Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- [x] Coloured covers/ Couverture de couleur
- [ ] Covers damaged/ Couverture endommagée
- [ ] Covers restored and/or laminated/ Couverture restaurée et/ou pelliculée
- [ ] Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- [x] Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- [x] Coloured ink (i.e. other than blue or black)/ Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- [x] Coloured plates and/or illustrations/ Planches et/ou illustrations en couleur
- [ ] Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- [x] Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/ La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure
- [ ] Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/ Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.

- [ ] Coloured pages/ Pages de couleur
- [ ] Pages damaged/ Pages endommagées
- [ ] Pages restored and/or laminated/ Pages restaurées et/ou pelliculées
- [x] Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- [ ] Pages detached/ Pages détachées
- [x] Showthrough/ Transparence
- [x] Quality of print varies/ Qualité inégale de l'impression
- [ ] Continuous pagination/ Pagination continue
- [ ] Includes index(es)/ Comprend un (des) index

Title on header taken from:/ Le titre de l'en-tête provient:

- [ ] Title page of issue/ Page de titre de la livraison
- [ ] Caption of issue/ Titre de départ de la livraison
- [ ] Masthead/ Générique (périodiques) de la livraison

- [ ] Additional comments:/ Commentaires supplémentaires:

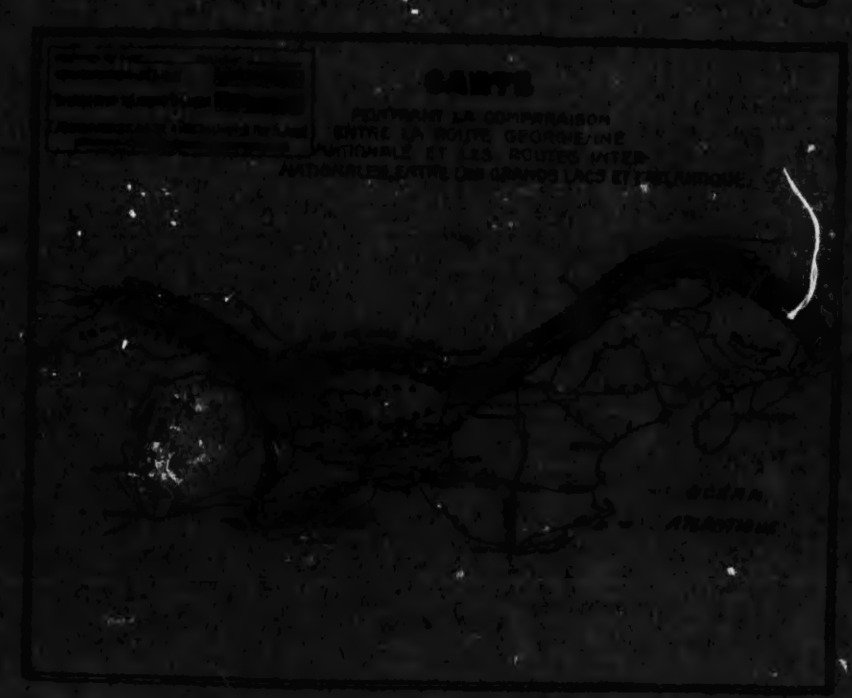
This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X		14X		18X		22X		26X		30X	
	12X		16X		20X		24X		28X ✓		32X

Une grande route maritime Canadienne en territoire Canadien

ou

Le Canal de la Baie Georgienne



NUMÉRO DE LUXE-SOUVENIR

du

Bulletin de la Chambre de Commerce du District de Montréal

JUIN 191[illegible]

La Province de Québec

CANADA

TERRES A VENDRE

Brillant avenir pour les colons et les industriels

Il y a plus de six millions d'acres de terres arpentées et divisées en lots de fermes à vendre dans et pour la Province de Québec. Le prix de ces terres varie de vingt à cinquante sous de l'acre. Les colons qui désirent se créer un établissement peuvent acheter un lot de cent acres dans une des régions suivantes:

1. ***Région du Lac St-Jean et du Saguenay***
2. ***Région de l'Outaouais et du Témiscamingue***
3. ***Région du Saint-Maurice***
4. ***Les Cantons de l'Est***
5. ***La région de la Chaudière***
6. ***Le bas du fleuve St-Laurent (côté sud)***
7. ***La vallée de Matapédia***
8. ***La Gaspésie***
9. ***L'Abitibi***

Quelques-unes de ces régions offrent des avantages exceptionnels.

Concessions Forestières

Les concessions forestières ou la permission de couper du bois sur les terres de la couronne se vendent à l'enchère publique. Avis de ces ventes est donné dans les journaux du pays. Ces concessions forestières comprennent, selon les régions, toute espèce de bois, épinette noire, cèdre, érable, merisier, hêtre, sapin, tremble, etc. Elles sont sujettes à une rente foncière de trois piastres par mille, payable avant le premier septembre de chaque année.

Pouvoirs Hydrauliques

Pour faciliter le développement industriel dans la province, le département cède ou loue les cascades ou chutes formées par les rivières ou les lacs. Le prix de ces concessions varie suivant l'importance et la puissance des pouvoirs hydrauliques.

Pour renseignements plus précis sur la valeur des terres et des bois, demandez un exemplaire du "GUIDE DU COLON," au Département des Terres et des Forêts.

Adressez:

L'honorable Ministre des Terres et des Forets

QUEBEC

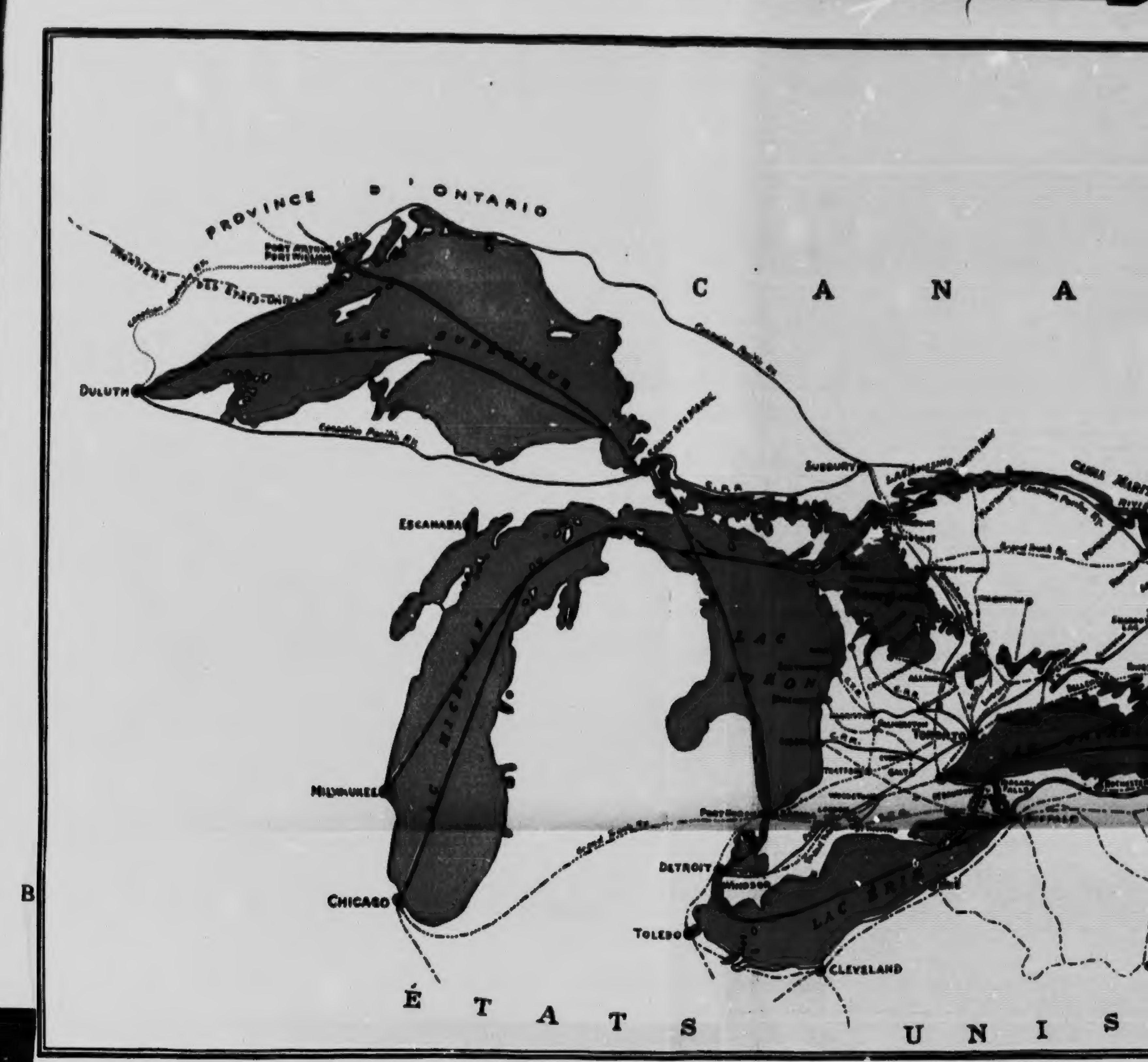


NUMÉRO DE LUXE-SOUVENIR

DU

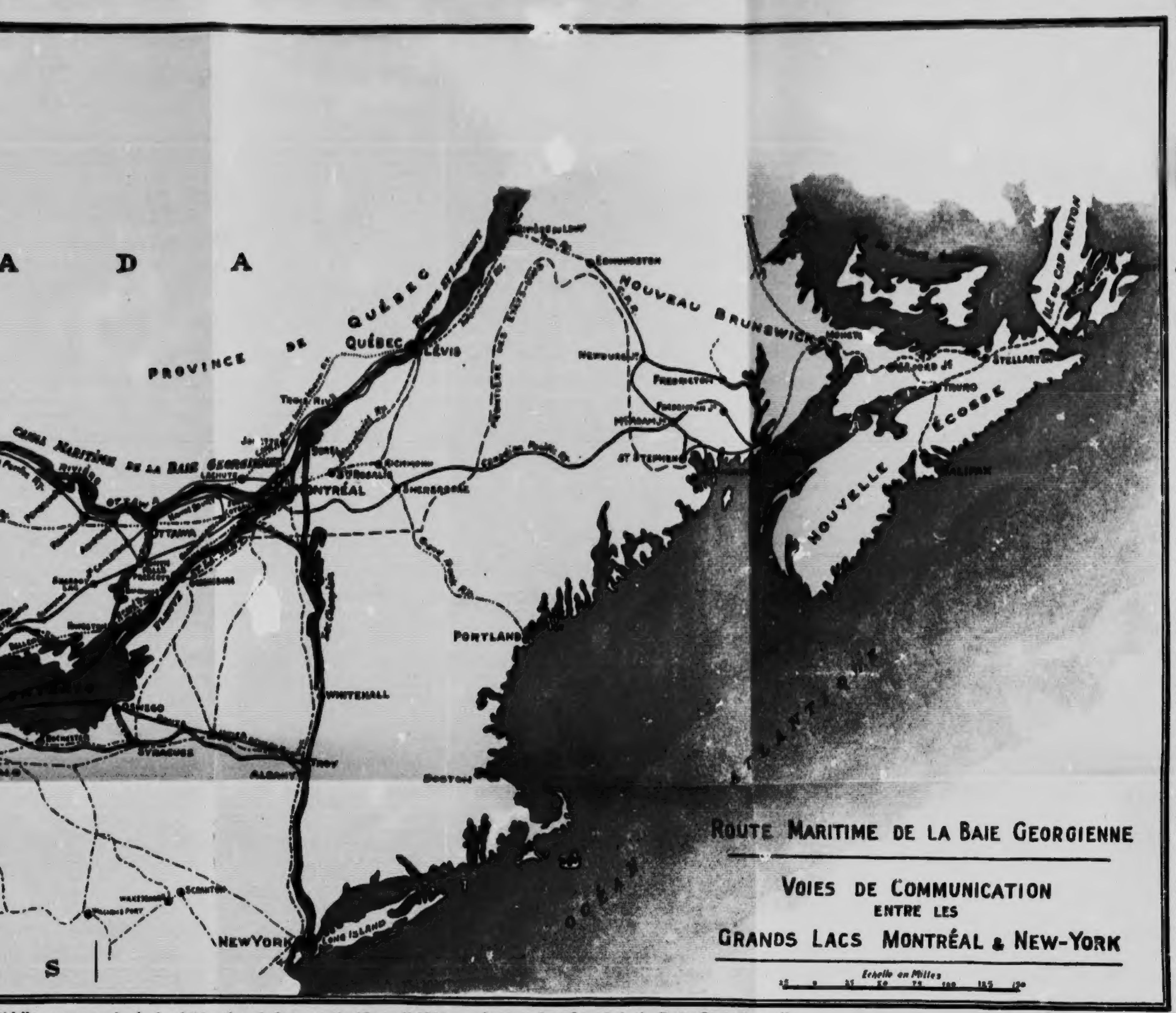
Bulletin de la Chambre de Commerce du District de Montréal

JUIN 1914

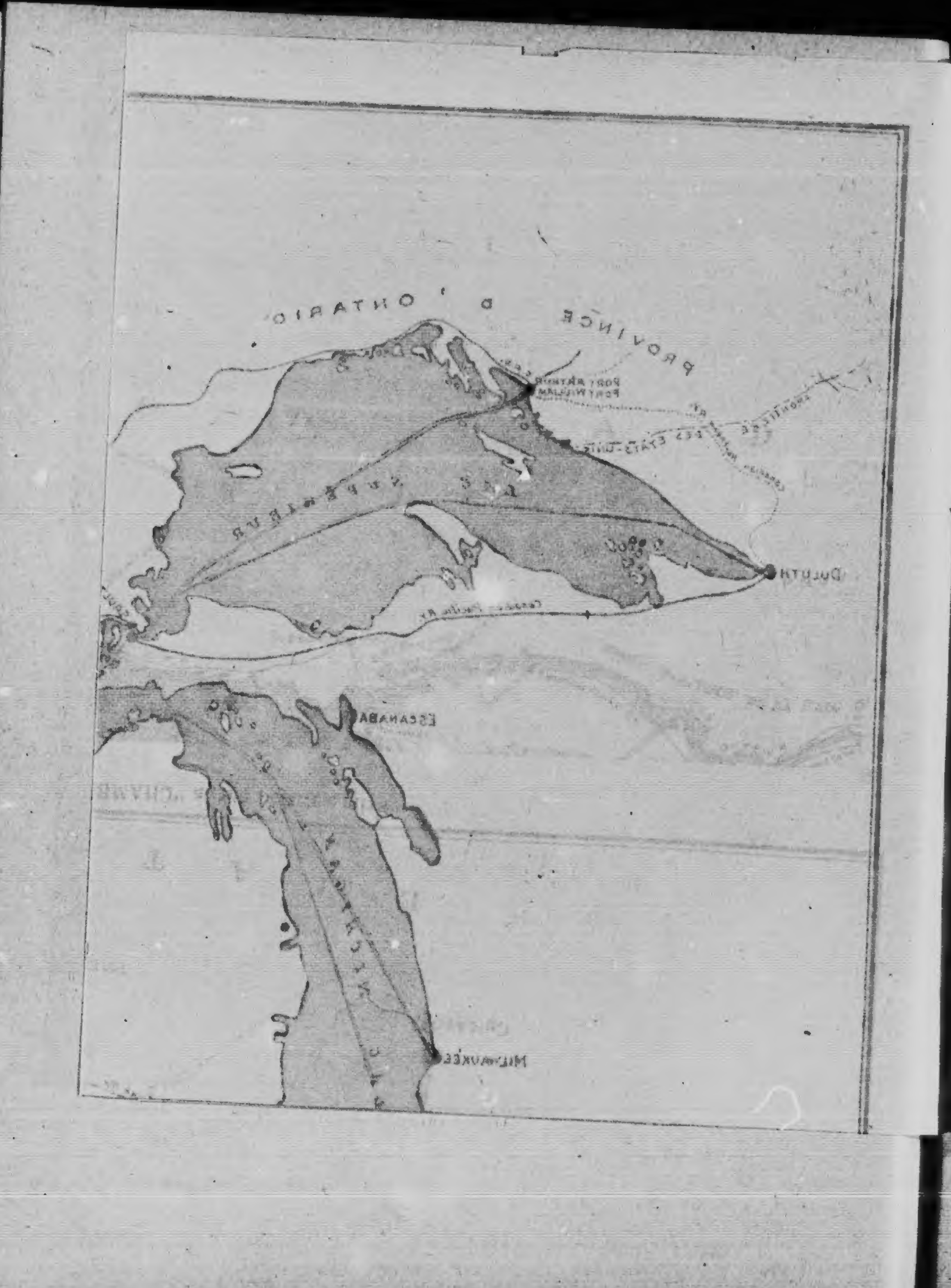


B

Prime offerte par la "CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL" en sou



...EAL" en souvenir de la délégation à Ottawa, le 15 avril 1914, en faveur du "Canal de la Baie Georgienne".



PROVINCE D'ONTARIO
PORT ARTHUR
PORT WILLIAM
LAC SUPÉRIEUR
DULUTH
ESCANABA
MILWAUKEE

Une grande route maritime Canadienne en territoire Canadien

ou

Le Canal de la Baie Georgienne



NUMÉRO DE LUXE-SOUVENIR

DU

Bulletin de la Chambre de Commerce du District de Montréal

JUIN 1914

LA BANQUE DE MONTREAL

La BANQUE DE MONTREAL a ouvert ses portes pour la première fois le 3 novembre 1817 dans l'édifice de la succession Armour, situé rue Saint-Paul, entre les rues Saint-Nicolas et Saint-François-Xavier, avec un capital payé de $350,000.00.

Le premier Président fut John Gray et le premier Caissier, Robert Griffin.

En 1819, le capital fut élevé à $659,000.00 et l'année suivante à $750,000.00. En 1820 il était de $850,000.00; en 1841, il était de $2,000,000.00; en 1845, $3,000,000.00; en 1855, $4,000,000.00; en 1860, $6,000,000.00; en 1873, $12,000,000.00; en 1903, $14,000,000.00 et en 1905, $14,400,000.00.

Durant la première année (1819) un dividende a été payé au taux de 8 pour cent par année et depuis (excepté en 1827 et 1828 alors que la Banque n'a payé aucun dividende), les dividendes annuels furent de 6 pour cent, ou un dividende de 12 pour cent et un bonus de 4 pour cent suivant le montant. Mais durant les dernières années, 10 pour cent par année a été le taux payé.

Après que 8 pour cent eut été payé en 1819, une balance de $4,168.00 restait en main, qui fut mise en réserve. Depuis cette date de modestes débuts, la réserve a toujours augmenté. En 1825, elle était de $30,780.00 baissant à $12,064.00 l'année suivante, pour s'élever à $107,084.00 deux ans plus tard; en 1830, elle restait à $31,360.00. Cinq ans plus tard, elle était de $80,660.00, atteignant $197,828.00, en 1837; en 1840, $89,480.00; en 1850, $120,132.00; en 1860, $740,000.00; en 1870, $3,000,000; en 1880, $5,000,000; en 1883, $5,750,000; en 1884, $6,000,000.00; en 1900, $7,000,000; en 1908, $12,000,000; et maintenant elle est de $16,000,000, et les profits indivisibles additionnels se montent à $1,098,968.40.

En 1903, la BANQUE DE MONTREAL acquit les affaires de la Banque Exchange de Yarmouth. En 1905, elle a eu celles de la Peoples Bank d'Halifax et en 1907, celles de la Peoples Bank du Nouveau-Brunswick à Frédéricton.

En 1906, la Banque Ontario ne pouvant rencontrer ses obligations et menaçant de suspendre ses affaires, la BANQUE DE MONTREAL assuma ses obligations et la liquidation se fit sans perte.

En 1863, la BANQUE DE MONTREAL fut nommée Banquier du Canada pour le gouvernement canadien et le 1er janvier 1893, la BANQUE devint son ag nt financier en Angleterre.

Le 4 décembre 1911, Sir Edward Clouston résigna sa position de gérant-général et fut remplacé par M. H.-V. Meredith.

Le 7 décembre 1913, M. H.-V. Meredith a succédé à M. R. B. Angus comme président de la B que. Le nouveau gérant est Sir Frederick Williams-Taylor avec, comme assistant, M. A. D. Braithwaite.

AVANT PROPOS

Près de vingt années durant la Chambre de Commerce du District de Montréal s'est constituée le champion irréductible d'un des plus vastes projets conçus au Canada : celui du percement du Canal maritime de la Baie Georgienne. Elle n'a rien épargné pour assurer la réalisation de cette grande entreprise nationale, et c'est le bilan de tout le travail qui a été accompli depuis vingt ans et au-delà qui a été dressé dans ce numéro de son "Bulletin" mensuel, afin de commémorer le dernier grand mouvement qu'elle a entrepris pour la réussite de cette entreprise.

Les cadres de ce numéro ont été agrandis pour pouvoir y intercaler une étude historique sur la Chambre de Commerce et une revue de son oeuvre, et pour exposer aux hommes d'affaires qui n'en font pas encore partie, les raisons qui devraient les décider à devenir membres de cette institution, dont les débuts ont été modestes, mais dont l'avenir est très grand.

Ce numéro sera divisé en trois parties. La première sera consacrée à la Chambre et contiendra :

1° Un historique de la fondation de la Chambre de Commerce ;

2° Un résumé des problèmes principaux qu'elle a étudiés et des grands projets qu'elle a défendus.

3° Une notice sur le Conseil d'arbitrage de la Chambre, conseil qui pourrait rendre de précieux services aux hommes d'affaires qui voudraient y recourir.

4° Les raisons pour lesquelles les hommes d'affaires devraient se faire un devoir d'appartenir à la Chambre de Commerce.

5° Une courte notice de la carrière des membres de l'exécutif.

La deuxième partie sera exclusivement consacrée au projet du Canal de la Baie Georgienne.

On racontera :

1° Les origines du projet ;

2° Ce qu'est le projet ;

3° Ce que la Chambre a fait pour la réussite de ce projet ;

4° Ce que pensent l'opinion politique et nos hommes publics du projet ;

5° Ce qu'ont fait les gouvernements ;

6° Ce qui empêche la réalisation du projet ;

7° Les avantages du Canal de la Baie Georgienne.

Dans trois appendices à la deuxième partie, on lira les compte-rendus :

1° de la grande assemblée du 11 mars au Monument National en faveur du Canal ;

2° de la délégation à Ottawa le 15 avril ;

3° de la fondation de la Ligue du Canal de la Baie Georgienne.

Enfin, dans une troisième partie, nous parlerons du Canada économique.

L'ambition de la Rédaction du "Bulletin" n'est autre que de mieux faire connaître notre institution et notre pays, et de remettre à la postérité comme une contribution à l'histoire du pays des actes d'une des grandes organisations commerciales canadiennes-françaises en faveur d'un des plus vastes projets que le Canada ait eu à étudier.

LA REDACTION.

PROVINCE DE QUEBEC

Inspection des Etablissements Industriels et des Edifices Publics.

PERSONNEL DU SERVICE.

Inspecteurs: M. Louis Guyon, inspecteur en chef, 9, rue Saint-Jacques, Montréal; MM. James Mitchell, O. J. Monday et J. E. Deslauriers, 9, rue Saint-Jacques, Montréal; MM. P. J. Jobin et Sam. Desrochers, Hôtel du gouvernement, Québec; R. H. Gooley, Coaticooke.

Inspectrices: Madame Louisa King, et mademoiselle Clémentine Clément, 9, rue Saint-Jacques, Montréal; madame C. E. Lemieux, Hôtel du gouvernement, Québec.

BUREAU DE PLACEMENT GRATUITS POUROUVRIERS.

Bureau de Montréal: MM. Francis Payette, Surintendant, 41, rue Craig Est.

Bureau de Québec: M. Félix Marois, Surintendant, 246, rue Saint-Joseph.

Conseil de Conciliation et d'Arbitrage pour régler les différends industriels dans la province de Québec. F. Marois, greffier.

2520. Il est loisible au lieutenant-gouverneur en conseil d'établir et de maintenir, dans les cités et les villes, des bureaux de placement pour les ouvriers.

2520*b*. Ces bureaux sont sous le contrôle du ministre des travaux publics et du travail auquel les surintendants ci-après mentionnés sont tenus de faire rapport annuellement, le premier juillet, quand ils en seront requis.

2520*e*. Tous les ouvriers, sujets britanniques ou nés au Canada, et qui résident en cette province, peuvent, dans le but d'obtenir de l'emploi, faire enregistrer leur nom, sans frais, à tout bureau de placements, aux conditions que peut déterminer le lieutenant-gouverneur en conseil.

Il est du devoir du surintendant et des autres employés qui l'assistent, de recevoir et d'enregistrer gratuitement les demandes qui leur sont faites par les patrons et les employeurs qui requièrent les services d'ouvriers.

2520 *f*. Un particulier ne peut ouvrir ou contrôler un bureau de placement pour des ouvriers sans s'être, au préalable, muni d'un permis du ministre des travaux publics et du travail. Ce permis doit être constamment affiché dans le bureau à la vue du public.

Les bureaux de placement ainsi tenus par des particuliers, ainsi que les livres, régistres et documents qu'ils contiennent, sont soumis à l'inspection des inspecteurs des établissements industriels nommés en vertu du chapitre deuxième du titre septième (articles 3829-3866).

Il est de l'intérêt des serviteurs et des patrons, de l'employé et de l'employeur, de faire connaître au Bureau de Placement, toutes les demandes ou offres d'emplois dont ils ont besoin.

C'est en se tenant en rapport constant avec le Bureau de Placement, que les employés trouveront vite de bonnes places, et que les patrons pourront obtenir les meilleurs employés.

Ne pas oublier que l'action du Bureau de Placement s'étend à toutes les branches du travail et de l'industrie sans exception.

Ainsi donc, que tous les patrons ayant besoin d'employés, s'adressent au Bureau de Placement Provincial, où ils trouveront un service de premier ordre pour leur fournir promptement des employés, et cela sans aucun frais.

Chaque jour amène au Bureau de Placement Provincial quantité de personnes sans emploi. C'est dire que ce Bureau est la meilleure place pour ceux qui ont besoin d'employés.

Les patrons et les chefs d'établissements industriels qui désirent faire leurs engagements eux-mêmes, sont cordialement invités à venir au Bureau de Placement. Il y a à leur disposition, un bureau bien installé pour toute affaire qu'ils auraient à transiger, et cela gratuitement.

PREMIERE PARTIE

Chapitre Premier

Les origines et l'histoire de la Chambre de Commerce

Le 7 avril 1905 mourait à Montréal un homme dont la mémoire restera vénérée longtemps encore, un homme dont l'activité infatigable s'étendit toute sa vie à toutes les questions d'intérêt national, et dont le zèle inlassable s'inspirait toujours à un patriotisme aussi éclairé que désintéressé. Cet homme, toute sa vie, avait été estimé du peuple et apprécié de tout le public; les grands et les humbles se louaient de son amitié, parce qu'il fut toujours un Canadien sincère, qui n'eut d'autre ambition que d'assurer à son cher pays une première place parmi les nations.

Cet homme fut M. J.-X. Perrault, et c'est à lui que la Chambre de Commerce du District de Montréal doit son existence.

De 1854 à 1886 Montréal ne compta toujours qu'une seule organisation commerciale d'importance: c'était le "Montreal Board of Trade". Alors, comme aujourd'hui, cette association recrutait ses membres plutôt parmi les hommes d'affaires de langue anglaise; toutefois un certain nombre de Canadiens-français s'inscrivirent au Board of Trade; seulement, ils s'aperçurent un jour qu'il eut été plus avantageux pour eux d'avoir fondé une institution canadienne-française, dont les membres eussent eu la même mentalité qu'eux, les mêmes ambitions et des encouragements plus précieux.

M. J.-X. Perrault avait compris ce sentiment de nos hommes d'affaires canadiens-français, et un jour il fit part de son projet de fonder à Montréal, à côté du Board of Trade, une institution de langue française qui deviendrait, non pas une rivale, mais une collaboratrice avec d'autres éléments, pour l'institution commerciale déjà existante.

Ce projet rencontra aussitôt de chaleureux partisans, mais comme tout projet, il eut aussi ses adversaires, au sein de la population anglaise, cela se comprend, et aussi parmi l'élément de langue française. On prétendait qu'une seconde association commerciale était inutile; que c'était faire oeuvre séparatiste; que l'institution projetée ne saurait survivre et se maintenir. Cette opposition, loin de décourager M. Perrault, dont l'énergie a surmonté bien d'autres obstacles, ne firent que stimuler son zèle. Il comptait avec lui ce que Montréal avait alors de plus puissant parmi les hommes d'affaires canadiens-français, et de plus la population étant en majorité française dans notre ville, elle pouvait bien avoir le droit de s'organiser sur le terrain économique.

D'ailleurs, bien avant l'arrivée au Canada de l'élément anglais, sous la domination française, le grand Roi avait accordé à nos ancêtres le privilège de s'organiser en groupe du genre de la Chambre de Commerce. En effet, un arrêt du Conseil Supérieur de Québec en date du 11 mai 1717 permettait "aux négociants des villes de Québec et de "Montréal de s'assembler tous les jours dans un endroit "convenable pour y traiter de leurs affaires de commerce."

A deux cent sept ans de distance il est intéressant de relire ce arrêt du Conseil Supérieur de Québec, qui faisait droit à une requête des négociants de Montréal et de Québec, et nous en reproduisons le texte avec intention:

"Sur la requête présentée au roi par les négociants des "villes de Québec et de Montréal dans la Nouvelle France, "contenant, que le commerce étant le principal moyen par "lequel la colonie peut se soutenir et s'augmenter, il est "impossible qu'il y puisse fleurir, tant que les négociants "n'auront pas la liberté de s'assembler dans un endroit "convenable pour y traiter entre eux de leurs affaires; "que les assemblées des négociants ont paru si nécessaires "pour l'utilité du commerce, que dans toutes les villes de "France où il s'en fait, il a été établi des lieux pour ces "assemblées, qui sont appelées, la place ou l'échange dans "certaines villes, et dans d'autres la bourse; que si Sa "Majesté veut bien leur accorder la même grâce, ils espèrent que les mesures qu'ils pourront prendre pour "leur commerce, le rendra dans peu florissant; suppliant "Sa Majesté de leur permettre de s'assembler tous les "jours dans un endroit convenable dans chacune des dites "villes de Québec et de Montréal pour y traiter entr'eux "de leurs affaires de commerce; comme aussi de nommer "dans chacune des dites villes l'un d'eux, pour faire au "nom de tous, les représentations nécessaires pour le bien "de leur commerce. A quoi Sa Majesté étant en son "Conseil, de l'avis de M. le duc d'Orléans, régent, a permis "et permet aux dits négociants de s'assembler tous les "jours dans un endroit convenable dans chacune de dites

"villes de Québec et de Montréal pour y traiter de leurs "affaires de commerce et de nommer dans chacune des "dites villes, l'un d'eux pour faire au nom de tous, les "représentations qui seront nécessaires pour le bien de "leur commerce, au gouverneur-général et intendant de la "Nouvelle-France. Fait au Conseil d'Etat du roi, Sa "Majesté y étant, tenu à Paris, le onzième jour Mai, mil "sept cent dix-sept."

"(Signé) *Phelypeaux.*"

M. Perrault, et tous ceux qui avec lui fondèrent la Chambre de Commerce du District de Montréal, étaient d'opinion que "le commerce était le principal moyen par lequel la colonie peut se soutenir et s'augmenter"; ils étaient en même temps d'opinion qu'il est impossible que le "commerce puisse fleurir" tant que les négociants ne s'assembleraient pas pour traiter entre eux de leurs affaires.

C'est le 15 décembre 1886 qu'un groupe important du commerce canadien-français se réunissait pour étudier le projet de créer une Chambre de commerce, chargée de défendre et de faire valoir les intérêts commerciaux et industriels de la ville de Montréal, de la province de Québec et du Canada. Après un sympathique échange de vues, le groupe décida de fonder notre Chambre qui a dépassé son quart de siècle.

La requête demandant l'incorporation était signée des noms suivants qu'il est intéressant de rappeler:

A.—Aumond Alph., Arcand Zéph., Archambault A. L., Arpin L. G.

B.—Boivin L. J., Brosseau D. C., Beauchemin L. O., Bertrand H., Beullac R., Belcourt F. A., Beauvais Ed., Beaudry N., Bélanger A., Bousquet J. S., Beauchamp A. A., Beaugrand H., Brosseau H., Barsalou Jos., Barsalou A., Boisseau L. H., Boisseau L., Bossé Ch. J., Barré J. L., Beauvais J. C., Barbeau T., Boismenu F., Brunet J. W., Brunet P., Bessette D. Z., Brunet A., Beaubien Ls., Blondel E., Brodeur C., Blanchet L., Bourassa B., Bossière H., Bossière R.

C.—Contant J., Courtemanche O., Cadieux H. C., Collette Ed., Craig Michel, Cusson A., Côté V. L., Chivé T., Cousineau L., Chanteloup E., Crevier T., Cadieux H. J., Charlebois C. T., Charron F., Chartrand R., Chapleau G.

D.—Desjardins A., Deschamps L. U., Dansereau P., Derome L. J., Duclos Jos., Daigle Jos., Delorme S. O., Durocher J. B., Desmarteau C., Daveluy G., Dubuc A., Dufresne J. M., Dupuis J. O., Dansereau J. C., Dénard C., Dupuis F. X., Dupuy Lou', Dupuy Alex., Dépatie Arcade, Delorme D., Dupuis Alex., De Tonnancour A., Desormeau J. Z., Dagenais J., Desjardins A., Dussault A. P., Drolet M. J. E., Delorme G., Dusseau A., Denis L. N., Decung A. M., De Martigny A.

F.—Fortier Jos., Frechon L., Forget L. J., Fabre Gus., Frappier Onésime, Fortier J. M., Foisy Th., Filiatrault C.

G.—Girard A., Goudron Jul., Gagnon A. E., Généreux E. A., Gravel A., Garand Ub., Gohier R., Gravel J. A., Gagnon A., Gauthier Th., Grenier Jacques, Grenier M. Antoine, Gratton C., Grothé Ls., Granger F. L., Galarneau J. H., Gagnon Chs., Gagnon A., Gilbert L., Gray H. R., Giroux Jos., Giguère J. B.

H.—Hébert L. H., Hérard L. J., Hudon P., Huot O., Hamelin A. S., Hamelin J. A., Hurtubise L. N., Hurteau N. A., Heilbronner J., Havely A., Hébert L. P.

L.—Laporte H., Lachance S., Larue J. L. jr., Letang C. L., Larivée N., Laviolette D., Lacroix Em., Lefèvre N. F., Lanctôt C. B., Labbé G. H., Lajoie Jos., Laviolette J. G., Lefort E., Lacaille Ch., Labelle J. B., Lacoste A., Lapierre A., Lefebvre M. T., Lefebvre Théodore, Lefebvre Nap., Labine Jules, Laurence O., Lanctôt J. B., Lavoie O. M., Lafrance P., Lespérance A., Lamalice P. S., Lacasse J., Langlois Chs., Lionais Alph., Lafrance P., Lamarche N., Lalanne Louis, Leclaire Jean, Leclaire Alph., Leroux Damase, Lamarre J., Lemieux E., Lesage A., Laberge E., LeTourneux J., Larivière P. A., Lamarche A., Lessard J.

M.—Morin L. E. jr., Mercier P., Mathieu F. A., Mailloux P. R., Madore D., Martineau E. A., Martin P. P., Moisan F. X., Moquin Louis, Mailloux O. H., Marsoin F. X., Marchand J. C., Michaud H., Morin C. D., Marcou J. L., Marsan L.

N.—Nathan A., Nadeau L. A.

O.—Olivier L. S.

P.—Piché Gust., Perrault J. X., Perrault J., Pratte L. E. N., Parent G. W., Prendergast M. J. R., Periard A., Parizeau D., Pelletier J. L., Prévost Sinaï, Pelletier Jos., Patenaude Alexis, Paquette Joseph, Poulin Pierre, Perrault Ls., Parent E. H., Pinsonnault M. P., Painchaud G.

Q.—Quintal L. E.

R.—Racine A., Rivet J., Robert O., Robert A., Rheaume N., Raza A., Rheaume Hormidas, Rousseau J. A., Rolland J. B. L., Robert C., Resther J. B., Robillard Jos., Reinhardt C. T., Richard Jos.

S.—Shallow F. D., Senécal Eus., Senécal L. H., Sur-St-Charles F. T. B., St-Louis E., Sigouin Elzéar, St-Germain L., Saucer L. G., Schwersewski D., Sicotte A.

T.—Turcot A. P., Tassé E. M., Tassé Jos., Telmosse L. W., Tessier P. L., Thibaudeau R., Turgeon T., Turcotte Alf., Thibault F., Tourville Ls.

V.—Vallée C. A., Valiquette Alphonse.

W.—Weir W., Watier Geo.

Y.—Young W. T.

Bon nombre des membres fondateurs sont encore parmi nous, mais nombreux sont ceux qui sont morts, laissant souvent à leurs fils, leur place pour promouvoir les intérêts de notre race en se dévouant pour le succès de la Chambre de Commerce.

* * *

C'est le 2 février 1887 que notre Chambre tint sa première réunion sous la présidence de feu l'échevin Jacques

Grenier. On adopta les règlements, puis on nomma comme suit les officiers: Président, M. Jacques Grenier, vice-président, M. V. M. Dufresne, secrétaire, Stanislas Côté, qui succéda à M. G. W. Parent, démissionnaire.

Les débuts de la Chambre furent bien humbles. Il faut entendre raconter sa première histoire par ceux des fondateurs qui sont restés attachés à notre institution, et dont l'assiduité ne s'est pas démentie. Dans ce temps-là, la Chambre tenait ses réunions tantôt dans le bureau de M. G. W. Parent, tantôt aux bureaux du Moniteur du Commerce, dont le rédacteur, M. Stanislas Côté, était aussi le secrétaire de la Chambre. Les premières réunions se tinrent dans l'immeuble qui se trouve encore à l'angle sud-ouest du Boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Jacques, plus tard dans l'édifice de la compagnie d'assurance New York Life, puis rue Saint-Gabriel où se trouvaient les bureaux du Moniteur du Commerce; en 1894 la Chambre s'installait rue Saint-Jacques, à côté de l'immeuble occupé maintenant par la Maison Beauchemin. Il y eut là de fort intéressantes séances, et de fort belles discussions sur des sujets de haut intérêt national et économique.



M. J.-X. PERRAULT,
fondateur de la Chambre

La Chambre faisait son chemin, et prenait de plus en plus d'importance. Ses cadres s'élargissaient, sa renommée grandissait, et le nombre de ses membres augmentait considérablement. C'est alors qu'il fut question d'acquérir un immeuble pour la Chambre. M. J. X. Perrault, qui ne perdait jamais une occasion d'être utile à la Chambre, s'était mis en quête de lui trouver un immeuble. Le 14 décembre 1904, il faisait part de ses démarches, et les archives de notre institution nous apprennent qu'à la séance du Conseil tenue le 15 décembre M. J. X. Perrault "lui fit part qu'il a entrevu plusieurs ministres provinciaux au sujet de l'acquisition pour la Chambre de l'immeuble appartenant au gouvernement local qu'il occupe rue Saint-Gabriel, comme bureau et que le premier ministre, lui-même, a fait pressentir qu'il serait heureux de favoriser notre Chambre en lui cédant cet immeuble à des conditions absolument satisfaisantes."

Cette question fut référée à un sous-comité dit des "Besoins généraux" et en 1906 la Chambre de Commerce prenait possession, à titre de locataire d'abord de l'immeuble qu'elle occupe maintenant, et en 1909 elle en faisait l'acquisition.

Voilà donc la Chambre dans ses meubles et dans son immeuble: c'était une preuve de son succès, et surtout du zèle déployé par ses divers présidents, qui les uns après les autres se dévouèrent entièrement à assurer le succès de l'oeuvre fondée avec tant de peine.

C'est aussi grâce au dévouement de ceux qui ont eu à diriger tour à tour ses destinées que la Chambre de Commerce a vu ses finances prospérer, comme en fait foi le petit sommaire qui suit:

En 1888 la Chambre avait pour tout capital $5.00; au 31 décembre 1896, ce capital était de $1,225.41; au 31 décembre 1906, il s'élevait à $5,510.06, et enfin au 31 décembre 1913 il atteignait $60,542.09.

Au 31 décembre 1887 les recettes de l'année étaient de $394; au 31 décembre 1896, de $2,599.28 et au 31 décembre 1906 de $5,770.70; l'exercice de 1913 s'est fermé avec un chiffre de recettes de $11,877.31.

* * *

Depuis qu'elle existe la Chambre de Commerce a vu se succéder à la présidence MM. Jacques Grenier, J. M. Dufresne, D. Parizeau, L. E. Morin, H. Laporte, Joseph Contant, l'hon. Alph. Desjardins, L. E. Geoffrion, Damase Masson, H. A. A. Brault, C. H. Catelli, Isaïe Préfontaine, O. S. Perrault, F. C. Larivière, Armand Chaput, le lieut.-col. A. E. Labelle, et Adélard Fortier. M. J. X. Perrault, auquel la présidence fut souventes fois offerte, a toujours refusé cet honneur: il préférait rester dans la mêlée, disait-il, pour pouvoir travailler avec plus d'efficacité au succès de l'oeuvre commune, dont il avait fait son oeuvre.

* * *

Le 1er mai 1899 paraissait le premier numéro du "Bulletin" de la Chambre qui allait avoir pour mission de renseigner les membres et tous les hommes d'affaires sur les travaux de notre institution.

* * *

Voilà à grands traits les principaux épisodes de l'histoire de notre Chambre dont tous les hommes d'affaires ont droit de s'enorgueillir, puisqu'elle est maintenant l'organisation commerciale de langue française la plus importante du continent américain.



Chapitre Deuxième

L'œuvre de la Chambre de Commerce

En fondant la Chambre de Commerce du District de Montréal, les hommes d'affaires n'avaient eu d'autre ambition que "de défendre et de "faire valoir les intérêts commerciaux et industriels de la ville de Montréal, de la province "de Québec et du Canada tout entier"; et toujours notre institution a poursuivi sa mission, sans jamais se départir de la politique de ses fondateurs, qui fut de travailler à assurer la plus belle place à notre pays dans le domaine économique.

Redire l'oeuvre de la Chambre de Commerce! mais c'est remonter à près de trente ans dans l'histoire du Canada, de notre province et de notre ville: c'est écrire en quelque sorte une partie de la grande épopée économique canadienne; en effet, avant cette époque on connaissait peu notre pays à l'étranger, où l'on désignait le Canada comme d'une contrée "parlant l'américain," (1) et dont la population "était des métis français et des Peaux Rouges." (2)

Il n'est pas une question qui touche au progrès de notre ville ou de notre pays qui n'ait reçu l'attention de notre Chambre, et il serait très intéressant — mais trop long — de faire un relevé de ces problèmes aussi multiples que variés étudiés par notre institution. Nombre de projets dont on travaille encore à la réalisation ont été conçus au sein de notre Chambre: par exemple celui des grands boulevards à Montréal.

Il faut donc se borner et se contenter d'une mention des principales questions que la Chambre a étudiées. Parcourons les diverses catégories suivantes, et nous retrouverons tous les problèmes qui touchent à la prospérité de notre pays.

QUESTIONS DE COMMERCE : La Chambre de Commerce a toujours travaillé avec persistance:

1° à l'établissement des *agences commerciales* à l'étranger pour développer les relations économiques du Canada;

2° à la création d'une *commission permanente du commerce*, qui rendrait de précieux services tant au commerce canadien qu'au commerce international;

3° à la *codification des lois de commerce*, qui faciliterait aux hommes d'affaires du Canada et des capitalistes étrangers qui investissent leur argent dans nos richesses diverses, la connaissance de nos lois commerciales et industrielles.

4° à l'adoption d'une *loi de faillite uniforme* pour tout le Canada, afin de faciliter les relations des hommes d'affaires canadiens, et aussi pour donner plus de garantie à ceux qui placent leurs capitaux au Canada;

5° à l'amendement de la *loi des banques* pour donner plus de garanties aux déposants;

6° à l'amendement de la *loi d'immigration* pour empêcher les étrangers de changer leur nom afin de faciliter les fraudes;

7° à l'organisation d'une *mission d'hommes d'affaires canadiens* en Europe, afin de leur faire prendre contact avec leurs confrères du Vieux-Monde, pour nouer ensemble des relations nouvelles, ou resserrer celles qu'ils entretiennent déjà.

8° contre la *fermeture à bonne heure*, voulant respecter la liberté du commerce.

QUESTIONS DE TRANSPORTS : Dès les premiers mois de son existence, la Chambre de Commerce a consacré son énergie à développer les voies de transports du pays.

1° *Pour les chemins de fer*, elle a toujours appuyé les démarches auprès des gouvernements en vue d'assurer la construction du plus grand nombre de chemins de fer, qui sont de si puissants facteurs d'expansion économique. Par exemple, que n'a pas fait la Chambre de Commerce pour:

1° la construction du chemin de fer de la Rive Sud;

2° pour la construction d'un embranchement du transcontinental devant relier Montréal à cette grande artère nationale;

3° pour la construction du chemin de fer de Montfort;

4° pour l'établissement d'un chemin de fer entre Joliette et Saint-Lin;

5° pour la construction d'un chemin de fer dans les Basses-Laurentides pour atteindre le Lac Saint-Jean;

6° pour le Central Railway devant traverser toute la partie reliant Montréal à la Baie Georgienne.

---

(1) V. Paul Tardivel, Conférence sur la langue française.

(2) V. M. de Quatrefages, "Histoire générale des races humaines." Paris, 1889, p. 47.

En même temps qu'elle travaillait à l'établissement de nombreuses lignes de chemin de fer, la Chambre s'efforçait d'obtenir que le service des compagnies fut sûr, efficace et économique et c'est aussi que la Chambre a travaillé à obtenir :

1° des améliorations soit dans la construction, soit dans l'éclairage ou le chauffage des wagons ;

2° des réductions des prix de passage ;

3° des réductions dans les taux de transport des marchandises ;

4° la répartition équitable des frais de surestaries (demurrage) ;

5° l'amélioration générale du service du trafic tant des voyageurs que des marchandises.

6° la nomination d'un secrétaire de langue française à la Commission des chemins de fer.

LA NAVIGATION, tant maritime que fluviale, a aussi été l'objet de l'attention continuelle de la Chambre. Elle a tour à tour demandé :

1° L'établissement d'une ligne maritime entre la France et le Canada ;

2° Un service de paquebots rapides entre l'Europe et le Canada ;

3° L'établissement d'une ligne de navigation entre la Belgique et la France ;

4° L'établissement d'une ligne entre les Indes Occidentales et Montréal ;

6° La réduction des taux d'assurance maritime.

7° la navigation d'hiver.

8° la prolongation de la saison de navigation, maintenant que le fleuve est pourvu de tous les signaux voulus pour assurer la sécurité.

De même la Chambre a consacré ses efforts à favoriser la navigation fluviale, à améliorer la route du Saint-Laurent, à faciliter le transport par la navigation intérieure, à l'aménagement des ports, et surtout le port de Montréal.

LES CANAUX. — Les canaux sont des auxiliaires précieux pour le transport, dont ils réduisent les frais. C'est pourquoi la Chambre de Commerce a toujours été favorable à :

1° L'agrandissement du canal Lachine ;

2° L'abolition des taux de péage dans les canaux pour assurer la libre navigation du Saint-Laurent ;

3° L'approfondissement des canaux et l'élargissement de leurs écluses pour faciliter l'accès au port de Montréal aux navires de gros tonnage ;

4° L'ouverture des canaux le dimanche dans l'intérêt de la navigation ;

5° La construction du Canal de la Baie Georgienne, dont il sera plus longuement parlé plus loin ;

6° A ne pas laisser agrandir le canal Welland, qui servira plutôt aux Américains qu'aux Canadiens.

LES SERVICES PUBLICS. — Nous avons déjà dit ce que la Chambre avait fait pour les transports ; résumons son attitude vis-à-vis des autres principaux services publics.

Les postes. En ce qui concerne ce service, la Chambre a travaillé avec succès à l'établissement :

1° Du timbre à un sou pour Montréal et la banlieue ;

2° Du timbre à deux sous pour tout l'empire britannique ;

3° Du service des colis-postaux ;

4° D'un service plus expéditif de distribution postale à Montréal et dans le pays tout entier ;

5° D'un service postal rapide entre le Canada et l'étranger ;

6° D'un hôtel des postes digne de la cité de Montréal, qui est la métropole du Canada.

Elle a aussi demandé :

7° De boîtes postales sur les tramways.

Les douanes. Ce service si considérable pour les hommes d'affaires ne pouvait laisser la Chambre de Commerce indifférente ; aussi l'avons-nous toujours vue :

1° Protester contre le système d'espionnage dont les commerçants furent un temps les victimes ;

2° Demander un traitement plus équitable pour les importateurs ;

3° Préconiser l'établissement d'un bureau *général d'évaluateurs*, pour assurer l'uniformité dans les évaluations et dans l'imposition des droits ;

4° Solliciter la création d'un tribunal d'experts pour le règlement définitif de toutes difficultés survenues entre les douaniers et les importateurs ;

5° Faire des instances pour obtenir la revision des règlements régissant la saisie des marchandises ;

6° Empêcher les surcharges sur les droits imposés à certains importateurs ;

7° Suggérer au gouvernement d'établir des succursales de douanes dans les diverses gares ;

8° Requérir la livraison dans les bureaux de poste des principaux quartiers des colis-postaux soumis à l'impôt ;

9° Exiger des douaniers la connaissance du français et de l'anglais pour faciliter l'expédition des affaires.

Le téléphone et le télégraphe. Se rendant bien compte de l'importance de ce service public, la Chambre de Commerce a demandé :

1° *La nationalisation* du téléphone et du télégraphe dans le but d'obtenir un service et un tarif uniforme d'expédition ;

2° *La réduction* des taux du téléphone pour Montréal et sa banlieue ;

3° *Le service continu* du téléphone dans les principaux centres de la province et du Canada.

Les bonnes routes. — Faciliter les communications par terre entre toutes les parties du pays a toujours été un article du programme de la Chambre de Commerce ; et nous voyons :

Bureau Exécutif de la Chambre

1914-1915

2ème VICE-PRESIDENT



M. FRANK PAUZE,
entrepreneur et manufacturier,
de la compagnie
"Urgel Pauzé et Fils".

1er VICE-PRESIDENT



M. S.-D. JOUBERT,
industriel et négociant, président
de la "Maison Lamontagne
Limitée"

(Cliché Albert Dumas,
349 Ste-Catherine Est)

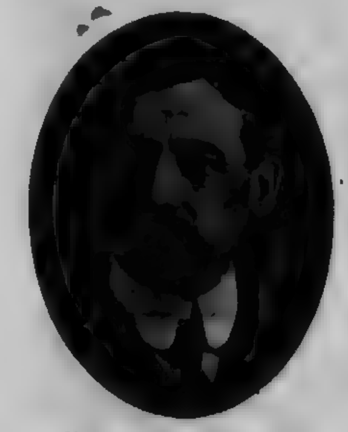
PRESIDENT



M. ADELARD FORTIER,
industriel,
vice-président de la "Montreal Dairy Co. Ltd."

(Cliché Albert Dumas, 349 Ste-Catherine Est)

SECRETAIRE



MAJOR W. U. BOIVIN,
marchand de nouveautés,
vice-président du Conseil fédéral
de l'Association des
Marchands-Détaillants.

TRESORIER



M. GEORGES GONTHIER, L.G.C.
comptable expert, financier,
de "St-Cyr, Gonthier et Frigon"
et de "Gonthier et Midgley".

Montreal Tramways Company



Montréal grandit constamment; or, parmi les causes qui ont le plus contribué à son développement et
ont fait la grande métropole canadienne, est un facteur important, cependant fort méconnu: nous voulons par-
ler de l'organisation que nous a donnée la Compagnie des Chars Urbains. De ce système nous avons lieu d'être
fiers, car il a plus puissamment contribué à ce progrès incessant que ne l'ont fait toutes les suggestions des
échevins, les agissements de nos Conseils de ville ou les devis de nos agents d'immeubles. Nous possédons un
système de Chars Urbains qui, au dire même des étrangers, n'a pas son pareil ni sur le sol américain, ni même
sur le globe terrestre. Grâce à son organisation intelligente, inspirée par les hommes capables qui en ont la
direction, il a ca..é, plus que n'importe quelle influence, le développement que nous admirons.

C'est surtout pour la classe moyenne et ouvrière que le Char Urbain est plein d'utilité; aussi nulle
surprise que le coeur de ces milliers de citoyens ne soit rempli de reconnaissance et de gratitude pour une organi-
sation qui a tout fait pour leur bien-être.

Que les temps sont changés depuis quinze ans! Si alors, sa demeure était située à quelque distance des
affaires, il fallait un c' val à cet ouvrier; mais, comme c'était un luxe que n'autorisait pas sa maigre bourse,
force lui était alors d'enjamber la voiture provisoire et rustique où s'entassait, grelottante en hiver, suffocante
en été, la foule que le travail et les affaires amenaient cahin-caha, jusqu'au centre du commerce et de
l'industrie.

Aujourd'hui, grâce aux splendides véhicules de la Compagnie, nous jouissons de tout le confort désirable.
Nous avons des chars bien aérés, bien chauffés, un personnel prévenant à notre service, et l'ouvrier, le tra-
vailleur, qu'il vive à Saint-Henri, à la Côte Saint-Paul, sur les hauteurs d'Outremont ou au fond de Maison-
neuve, ou même qu'il possède un petit cottage à la Longue-Pointe, peut, en quelques instants et pour la modique
somme de trois cents, atteindre son logis de n'importe quel point de la ville.

En outre de ces données, qui démontrent comment le Char Urbain a apporté la prospérité au milieu de
nous, il y a encore à considérer le fait moins important du nombre d'employés auxquels, journellement, la
Compagnie donne de l'emploi. Autrefois, il est vrai, chaque voiture comptait son conducteur; mais la cou-
tume moderne veut le petit char jour et nuit sur la rue. Pour effectuer ce service, la Compagnie a besoin de
plusieurs escouades régulières d'hommes alertes et vigoureux, de sorte que ces conducteurs sont aujourd'hui
légion, sans oublier les centaines d'employés aux usines de fabrication et de réparation: chacun de ces ouvriers
gagnant un salaire fort convenable.

La Compagnie, par l'entremise de ses principaux actionnaires, s'est ingéniée pour donner aux Montréalais
un nouveau lieu d'amusements, où, pendant les fortes chaleurs, chacun peut, en se divertissant, aller respirer
un air pur et vivifiant. C'est ainsi qu'a été ouvert le "Parc Dominion" et le nombre de visites qu'il a enre-
gistrées l'an passé démontre hautement sa popularité.

En résumé, une Compagnie qui, bien que jeune encore, a déjà tant fait pour le développement de notre
cité et le bien-être de sa population, mérite certainement la sympathie et la bienveillance de tous.

1° Qu'elle a fait des instances auprès du gouvernement provincial pour doter notre province de bons chemins;

2° Qu'elle appuie le gouvernement quand il fait connaître la loi qu'il a présentée;

3° Qu'elle demande au gouvernement fédéral de subventionner la route Edouard VII;

4° Qu'elle favorise la construction d'une grande route interprovinciale entre Montréal et Toronto;

5° Qu'elle appuie la demande des habitants de la rive-sud pour la construction d'un grand chemin devant relier Montréal à Lévis, en passant à Saint-Lambert.

L'amélioration des hôtels à la campagne. — Voilà encore une importante question, qui est comme un corollaire de la question des bonnes routes. La Chambre lui a donné toute son attention.

Elle a demandé:

1° *Le changement* du mode de l'octroi des licences à la campagne, pour permettre aux propriétaires de faire des améliorations;

2° Aux grandes associations comme l'Association des Voyageurs de Commerce et l'Automobile Club du Canada, d'accorder *une prime* annuelle à l'hôtelier qui tiendrait mieux son établissement;

3° *La nomination d'inspecteurs des hôtels* pour voir à l'accomplissement rigoureux des obligations de la loi des licences.

L'Hôtel de la Monnaie. — C'est M. J. X. Perrault, qui le premier a soulevé la question de la fondation d'un hôtel de la Monnaie au Canada. De prime abord on s'amusa de ce projet qu'on qualifiait d'utopie. M. Perrault ne se laissa pas rebuter, la Chambre adopta ses vues et l'Hôtel de la Monnaie a été fondé; il fonctionne depuis le 1er janvier 1912, et rapporte des bénéfices considérables au gouvernement.

LA POLITIQUE DOUANIERE. — C'est de sa politique douanière qu'un pays retire une très grande part de ses revenus, et c'est aussi grâce à cette politique qu'il réussit à étendre ses relations commerciales, tout en assurant le développement de l'industrie nationale.

La Chambre de Commerce dans ce domaine a toujours favorisé la politique la plus avantageuse pour le Canada.

1° *La protection.* — En vue d'assurer le développement et la prospérité nationale, la Chambre de Commerce dès ses premières réunions se prononça en faveur de la protection.

2° *Le tarif préférentiel.* — Quand il fut question d'accorder un tarif de préférence en faveur de l'Angleterre, la Chambre de Commerce favorisa encore cette politique. Récemment dans un rapport élaboré elle démontrait les causes de l'insuccès du tarif de préférence accordé à l'Angleterre.

3° *L'union commerciale avec les Etats-Unis.* — Dès 1887 la Chambre étudia le projet de faciliter l'échange de nos produits avec les Etats-Unis, et à cette fin elle demanda au gouvernement du Canada d'organiser une conférence des autorités des deux pays; et elle travailla à amener un congrès international des Chambres de Commerce des Etats-Unis et du Canada. En même temps elle organisa une grande conférence au Windsor pour donner l'occasion à deux grands économistes américains MM. Butterworth et Wiman, de parler de la possibilité de créer une Union Commerciale avec les Etats-Unis;

4° *Les traités franco-canadiens.* — La Chambre donna aussi son appui aux deux traités consentis par le gouvernement canadien et le gouvernement français, en 1893 et en 1908, avec l'espoir de voir se développer de plus en plus les relations entre ces deux pays, liés par tant d'affinités morales;

5° *La réciprocité* avec les Etats-Unis avait aussi été demandée par la Chambre en novembre 1896.

LE CANADA ET L'EMPIRE. — Chaque fois que la Chambre de Commerce fut invitée à discuter les relations du Canada avec l'Empire, toujours la Chambre a combattu pour l'autonomie coloniale canadienne. Elle n'a jamais voulu que le Canada s'engagea dans l'impérialisme militaire par voie de contribution; le Canada en travaillant au développement de ses ressources et à se protéger, contribue puissamment à grandir la richesse et la prospérité de l'empire: telle a toujours été la prétention de la Chambre.

* * *

Si nous passons maintenant au *DOMAINE PROVINCIAL* nous voyons encore la Chambre de Commerce travailler énergiquement dans l'intérêt du commerce, en demandant:

1° Une répartition plus équitable des impôts;

2° Une réduction des impôts que supportent le commerce;

3° Plus d'économie dans l'administration publique pour éviter l'élévation des impôts.

LA LEGISLATION PROVINCIALE. — Pour rapporter ici tout ce que la Chambre a fait pour obtenir une législation provinciale, dans le but de permettre au commerce de se développer, il faudrait refaire l'histoire de cette législation depuis vingt-sept ans.

Il n'y a pas une mesure législative touchant le commerce que la Chambre n'a pas appuyée, quand elle était une sauvegarde de l'intérêt des commerçants. Notons quelques exemples.

Les dissolutions de société. — Bien des fois au moment d'une liquidation les créanciers de bonne foi s'apercevaient que les associés les plus solvables ne faisaient plus partie d'une société; la Chambre pour éviter cet inconvénient grave demanda la publicité des dissolutions de société.

Les ventes par le shérif. — La Chambre constatant un jour que le prêteur sur première hypothèque n'était pas assez protégé, dans le cas de vente par le shérif demanda l'amendement à la loi sur ce point.

L'inscription des procurations, testaments et quittances.

— La Chambre s'est aussi intéressée à obtenir du gouvernement provincial la consignation dans un registre *ad hoc* de tout ce qui a trait aux procurations et surtout à leur révocation; et un registre pour consigner les testaments avec le nom du notaire, et enfin, pour éviter des fraudes, obliger à l'enregistrement des quittances, dans un délai fixé.

Pour protéger les créanciers. — C'est encore la Chambre de Commerce qui a pris l'initiative de demander au gouvernement l'appel par la *Gazette Officielle*, des créanciers des successions insolvables.

Les actions "qui tam", qui étaient devenues une véritable plaie pour le commerce et l'industrie, ont été modifiées en vue d'en faire cesser l'abus, à la demande de la Chambre de Commerce.

La vente des meubles saisis. — La Chambre a aussi travaillé à amender la loi régissant les annonces pour la vente des meubles saisis de façon à mieux protéger les créanciers.

La publicité des formations de compagnies. — Pour protéger les créanciers qui font affaires avec les compagnies, la Chambre a travaillé pour obtenir la publicité des formations de compagnies par la publication d'une Gazette du Commerce comme il en existe une pour le Travail.

La loi d'élection de domicile. — Quand une législation des plus dommageables a été proposée à la Législature pour modifier cette loi qui protégeait le commerce, la Chambre s'est élevée avec énergie pour protester contre tout changement de nature à enlever au commerce le bénéfice des avantages qu'il a à la faveur de cette loi.

Les ventes en bloc. — Par la vente en bloc, le vendeur pouvant autrefois frauder ses créanciers avec facilité grâce à la loi, la Chambre a travaillé à obtenir les amendements qui aujourd'hui obligent le vendeur à donner la liste de tous ses créanciers à l'acheteur en bloc, au lieu de la liste de ceux dont il avait encore les marchandises dans son établissement.

Les immeubles d'un insolvable. — C'était aussi pour protéger les commerçants que la Chambre de Commerce a demandé au gouvernement de faire vendre par le shérif les immeubles d'un insolvable.

La publicité des jugements d'interdiction, effaçant la capacité de contracter doit être complète pour protéger les négociants. C'est ce que la Chambre a compris quand elle demandait de faire connaître à tous les protonotaires de la province la liste des interdits.

Les dividendes des créanciers. — La Chambre a insisté pour obtenir que les curateurs aux faillites publient chaque année la liste des créanciers n'ayant pas touché les dividendes qui leur reviennent, comme le font les banques.

Les intérêts sur les avances du commerce non couvertes par des billets et traites. A cause des pertes considérables faites par le commerce sur les avances qu'il fait, la Chambre de Commerce a travaillé pour obtenir une protection plus efficace en faveur du commerce en forçant les débiteurs à donner un chèque ou une traite pour les arrérages de compte.

La protection des voyageurs de commerce. — La Chambre a également donné son appui pour faire amender la loi de façon à reconnaître les voyageurs de commerce à commission privilégiés pour leurs dépenses et leur traitement au même degré que les commis, pour le salaire de trois mois antérieurs à la faillite de leurs patrons.

Le vote aux compagnies. — C'est à la Chambre de Commerce que les compagnies doivent le droit de vote qu'elles ont aux élections municipales de Montréal, parce que la Chambre a compris l'intérêt que les compagnies ont d'avoir une bonne administration municipale.

Les services d'un mari travaillant pour sa femme. — Il arrive que des faillis après leur faillite, se mettent sans salaire au service de leur femme qui continue le commerce: ainsi les créanciers ne peuvent plus rien réclamer; la Chambre a travaillé pour obtenir une législation permettant aux tribunaux de faire une évaluation de ces services rendus par le mari, et cela dans l'intérêt des créanciers.

On pourrait ainsi prolonger cette nomenclature, pour démontrer quels services précieux la Chambre s'est appliquée à rendre au commerce de Montréal et de toute la province. Mais bornons-nous.

L'ENSEIGNEMENT COMMERCIAL. — Il est nécessaire que l'homme d'affaires soit instruit, et de nos jours plus que jamais: c'est pourquoi l'enseignement commercial a pris une si grande part du travail de la Chambre.

Dès le début elle s'est occupée de l'organisation de l'enseignement commercial dans notre province et ses efforts ont toujours tendu à assurer à la jeunesse toute l'instruction nécessaire pour lui permettre de tenir une première place dans le monde des affaires. Pour l'homme d'affaires canadien-français l'instruction est en quelque sorte plus nécessaire et doit être plus complète, s'il veut réussir.

Une visite au collège de Varennes. — La première année de son existence la Chambre s'intéressa tant à l'enseignement commercial qu'on voit son président et ses officiers assister aux examens du Collège Commercial de Varennes, et même décerner une médaille, à titre d'encouragement. Et à cette occasion il fut question de fonder une université commerciale.

Un grand concours. — En 1890 la Chambre de Commerce ouvrait un grand concours à tous les collèges commerciaux de la province, pour stimuler l'ardeur de leurs élèves.

Les écoles du soir. — Comme encouragement aux élèves des écoles du soir nous voyons encore la Chambre donner une médaille d'or au plus méritant.

Pour l'enseignement pratique la Chambre a combattu avec énergie afin d'obtenir les réformes nécessaires dans l'intérêt de la jeunesse.

L'enseignement technique. — Le 13 novembre 1896, la

Les Conseillers de la Chambre pour 1914-1915



M. ALEX. DESMARTEAU, L.C.C.,
[redacted]



M. A.-P. FRIGON,
banquier, de "St-Cyr, Gonthier et Frigon".



M. LUDGER GRAVEL,
président de la Société des Artisans Canadiens-français,
négociant.



M. JOSEPH ETHIER,
épicier en gros,
de la "Maison Laporte, Martin et Cie Ltée".



M. L.-C. DE TONNANCOURT,
marchand-tailleur.

Chambre demande que la Cité de Montréal obtienne l'autorisation d'aider l'enseignement technique, et chaque année depuis on a vu la Chambre s'occuper de cette question de l'enseignement technique. Le résultat a été la fondation de l'Ecole Technique, au succès de laquelle ses officiers se dévouent encore.

L'insuffisance des écoles. — En 1901 on voit la Chambre s'occuper de l'insuffisance des écoles à Montréal.

Les commissions scolaires. — La même année la Chambre a demandé la réorganisation des commissions scolaires de façon que les classes commerciales, industrielles et ouvrières soient représentées.

Le salaire des instituteurs. — Comprenant qu'une personne qui se dévoue toute sa vie à la formation des hommes de l'avenir a droit d'être traitée de façon à ne pas avoir à s'inquiéter pour l'avenir, la Chambre de Commerce a toujours demandé que les salaires des instituteurs soient proportionnés aux services qu'ils rendent à la société.

L'Ecole des Hautes Etudes. — Cette université commerciale dont il fut question plus haut, est devenue, grâce au travail de la Chambre, ce qu'est l'Ecole des Hautes Etudes. Depuis la fondation de cette école la Chambre n'a rien épargné pour l'aider à avoir les résultats qu'en attendaient ses fondateurs.

Ces quelques exemples démontrent assez que ce n'est pas à tort qu'on dit que la Chambre de Commerce s'est toujours faite le champion de l'enseignement commercial.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE. — Ce sujet d'une si grande importance pour la gouverne d'un pays, a reçu toute l'attention de notre Chambre.

L'augmentation du nombre des juges. — Combien de fois n'a-t-elle pas demandé l'augmentation du nombre des juges, pour hâter l'expédition des affaires judiciaires?

Le traitement des juges. — La Chambre de Commerce a toujours travaillé à obtenir un meilleur traitement de ceux qui sont appelés à administrer la justice, afin de leur assurer une existence en conformité avec leur position sociale.

Les tribunaux de commerce, ont toujours été préconisés et demandés par la Chambre en vue de régler sans retards inutiles les conflits judiciaires.

Enfin, il n'est pas une question touchant l'administration de la justice qui n'ait été étudiée par notre institution.

LA CHAMBRE ET LES OUVRIERS. — Si on repasse les unes après les autres les diverses questions qui ont été mentionnées jusqu'ici, les ouvriers qui auront l'occasion de parcourir ce modeste travail verront qu'ils ont bénéficié jusqu'à un certain point des avantages des mesures proposées par la Chambre; mais nous voulons faire plus et indiquer sommairement ce que la Chambre a fait dans l'intérêt des ouvriers, pour démontrer que les hommes d'affaires ne travaillent pas toujours pour eux seulement.

L'enseignement dont s'est toujours occupé la Chambre en vue de l'améliorer, est celui qui pouvait être utile surtout au fils de l'ouvrier, afin de lui assurer un avenir digne des efforts qu'il aura faits.

Le travail dans les prisons. — Ayant constaté le dommage que faisait au travail libre, le travail dans les prisons, la Chambre s'est efforcée de faire cesser l'abus constaté.

Le privilège d'ouvriers. — Le 14 décembre 1894 la Chambre demanda un amendement à la loi en vue de remplacer les privilèges sur les immeubles, par un privilège sur le prix de construction en faveur des ouvriers.

Les amendements à la loi d'immigration. — C'est autant pour protéger l'ouvrier que l'homme d'affaires que la Chambre a demandé au gouvernement fédéral de faire observer rigoureusement la loi des aubains et de défendre aux étrangers venus au Canada de changer leur nom.

La loi Lacombe. — Il a été démontré à la Chambre qu'on exploitait les ouvriers à la faveur de la Loi Lacombe pour empêcher les saisies; aussitôt la Chambre a demandé des amendements au gouvernement.

Une école de marine. — Ce fut pour ouvrir une nouvelle carrière aux fils d'ouvriers que la Chambre demanda en 1902 la fondation d'une école de marine à Montréal.

La loi sur les accidents. — Quand la Chambre a appuyé cette loi provinciale elle travaillait encore autant dans l'intérêt de l'ouvrier que du patron.

LA CHAMBRE ET LA CITE DE MONTREAL. — Lors du grand banquet donné par la Chambre pour commémorer son 25ième anniversaire M. Adélard Fortier, le président actuel avait porté le toast à l'avenir de Montréal et dans son allocution il disait:

"Si toutes les suggestions de notre Chambre avaient pu être acceptées, si tous les projets conçus avaient été réalisés, à coup sûr, Montréal rivaliserait en beauté et en importance avec les grandes villes de notre continent.

"Ainsi aujourd'hui, la ville de Montréal couvrirait toute l'île qui aurait été divisée et subdivisée pour être construite d'après les règles de l'art; ainsi on ne verrait plus dans les rues ces forêts de poteaux qui défigurent tant l'aspect de nos édifices; ainsi Montréal possèderait des boulevards nombreux bordés d'établissements considérables."

Maintenant si on parcourt les archives de notre institution, on verra qu'en effet la Chambre de Commerce ne s'est jamais désintéressée de l'avenir de notre Cité.

Repassons ensemble quelques-unes des principales questions municipales étudiées par notre Chambre.

Recensements annuels à Montréal. — Pour se rendre bien compte des progrès réalisés par notre cité, la Chambre, dès 1888 demandait l'établissement du recensement annuel à Montréal.

Les finances de Montréal. — Le commerce et l'industrie ont besoin pour se développer de n'être pas trop obérés par les impôts, et les impôts sont prélevés en raison directe des besoins de l'administration et de l'importance de la dette.

La Chambre de Commerce s'est toujours efforcée d'obtenir des autorités municipales qu'une administration saine et sur une base d'affaires soit établie, en suggérant des modes de répartition des impôts, pour que toute la population soit appelée à payer sa quote part.

A ses séances du 24 septembre 1906 et du 8 octobre de la même année le comité des affaires municipales soumit une foule de suggestions très intéressantes en vue d'augmenter les sources des revenus municipaux. Il suggérait entre autres mesures:

a) Une révision du rôle d'évaluation pour combler une foule d'omissions importantes;

b) Un comité ou conseil exécutif chargé de surveiller pour qu'il n'y ait pas de patronage, qui coûte à la ville, disait le juge Cannon 25 pour cent de ses revenus.

c) L'imposition de taxes sur fils électriques, élévateurs, etc., etc.

d) Que certains travaux d'améliorations soient payés par les propriétaires qui en profitent au lieu d'en imputer le coût au revenu.

Ce fut aussi pour faire cesser la hausse des impôts que la Chambre a toujours conseillé à l'administration civique d'être très prudente dans les *expropriations*.

Une commission des travaux publics. — En vue d'améliorer l'administration municipale, la Chambre a toujours favorisé la création d'une commission générale des travaux publics.

Pour mieux faire connaître Montréal. — Dans le but d'attirer dans notre cité le plus grand nombre d'industries, et partant augmenter son importance, la Chambre de Commerce n'a cessé de demander:

a) *Des expositions annuelles* à Montréal comme il y en a à Toronto, Québec, Sherbrooke.

b) L'établissement d'*un bureau* municipal de publicité et de renseignements.

La réduction du nombre des échevins. — Quand il a été démontré que l'administration souffrait du fait que deux échevins représentent le même quartier, la Chambre s'est empressée de demander la réduction à un échevin, comme aujourd'hui.

Le bureau des commissaires, tel qu'il est maintenant constitué n'a pas eu de meilleur champion que la Chambre de Commerce, qui favorisait ce mode pour assurer une plus saine et plus efficace administration.

La réduction du nombre des quartiers en vue de priver des groupes importants de citoyens d'être représentés à l'Hôtel-de-Ville n'a pas eu de plus vigoureux adversaires que la Chambre de Commerce qui voulait en cela protéger le droit du contribuable.

La salubrité de Montréal. — Rendre notre cité des plus salubres a aussi été un des soucis continuels de notre Chambre, et en effet, on l'a vu demander à maintes reprises des mesures pour assurer une inspection des habitations et l'entretien des rues.

La prévention des incendies. — Constatant que les taux d'assurances sont beaucoup trop élevés à Montréal, la Chambre de Commerce a toujours donné son concours pour assurer la prévention des incendies, et à cette fin elle a fait aux autorités municipales d'importantes suggestions.

L'embellissement de la ville a toujours été préconisé par notre institution, espérant ainsi que notre cité fera l'orgueil des citoyens.

La suspension de l'augmentation de l'évaluation municipale durant trois ans à partir de 1913, a aussi été demandée par la Chambre.

La réforme du rôle d'évaluation pour mieux protéger les contribuables, pris par surprise, est encore une mesure de la Chambre de Commerce.

Le transport à Montréal. — Toutes les fois qu'il a été question de faciliter le transport urbain tant pour les voyageurs que pour les marchandises, on a vu la Chambre en avant pour demander aux autorités d'améliorer les conditions existantes. Ainsi elle a favorisé:

a) L'établissement de nouvelles lignes de tramways.

b) Le transport du fret par le tramway.

c) La création d'un service d'autobus.

d) La construction de tramway souterrain.

C'est encore pour faciliter l'expédition du trafic qu'elle a demandé:

a) L'ouverture du Boulevard Saint-Laurent jusqu'au fleuve.

b) La livraison des marchandises par les compagnies de chemins de fer.

c) La révision des tarifs de camionnage.

Voilà donc, sommairement mentionnées, les plus importantes questions municipales discutées à plusieurs reprises par la Chambre de Commerce.

LE PORT DE MONTREAL, tel qu'il est aujourd'hui, avec son outillage moderne qui en fait un des plus beaux du monde, est beaucoup l'oeuvre de la Chambre.

Il fut un temps qu'il ne se passait pas de mois qu'il fut question du port aux réunions de notre Chambre. Notre institution a eu à faire face à de formidables oppositions avant de réussir, mais la ténacité de ses directeurs a triomphé de tout.

La Chambre a toujours demandé que le port de Montréal:

a) fut un port libre;

b) qu'il soit creusé pour permettre aux plus gros navires d'y avoir accès;

c) qu'il soit pourvu des élévateurs les mieux aménagés;

d) qu'il possède des hangars en acier à deux étages;

e) qu'il soit desservi par un chemin de fer;

f) qu'il soit surveillé par une police spéciale pour empêcher les déprédations.

La cale sèche, qui aujourd'hui fait l'orgueil de notre port, il y a longtemps qu'elle était demandée par notre Chambre.

Les Conseillers de la Chambre pour 1914-1915



M. CHARLES MARTIN,
de la maison "P. P. Martin et Cie".



M. JOSEPH FILIATRAULT,
marchand de nouveautés.



M. J.-O. LABRECQUE,
marchand de bois et de charbon.



M. RODOLPHE BEDARD, L.I.C.,
comptable-expert.
(Cliché J. N. Laprès, 469 St-Denis)



M. ARTHUR BERTHIAUME,
directeur-gérant de la "Cie de Publication "La Presse".

Les brise-glace ont été demandés par notre Chambre bien longtemps avant que le gouvernement décida de les construire, et c'était pour hâter l'ouverture de la navigation dans notre port que notre Chambre les a demandés.

L'abaissement des taux d'assurances maritimes à la suite des travaux exécutés dans le port a été demandé sans cesse par la Chambre, qui jugea toujours ces taux exorbitants.

La prolongation des taux d'assurances, a aussi été une question que la Chambre a travaillé à résoudre, afin de permettre aux exportateurs canadiens de profiter de la navigation du fleuve aussi longtemps que possible. Comme on le voit, la Chambre ne peut être accusée d'indifférence.

LA CHAMBRE ET L'UNITE NATIONALE. — Contrairement à ce qu'on avait prétendu au début de son existence la Chambre n'a pas fait une oeuvre séparatiste, et c'est dans le but d'assurer l'unité nationale qu'on la voit à maintes reprises travailler à rendre plus étroites les relations entre chacune des provinces du Canada.

LES CHAMBRES-SOEURS. — Loin de faire oeuvre séparatiste la Chambre de Commerce s'est toujours efforcée de donner son concours à toutes les Chambres-soeurs qui le lui ont demandé; tour à tour on l'a vu travaillé de concert avec les Boards of Trade de Toronto et de Montréal, d'Halifax, de Windsor, et avec toutes les Chambres de Commerce du pays: s'il y a quelque chose qu'on peut dire, c'est qu'elle ne fut pas toujours payée de retour.

* * *

Nous aurions pu continuer notre démonstration à l'effet de prouver que notre Chambre n'a cessé de poursuivre sa mission; nous aurions pu faire voir ce qu'elle a fait pour la colonisation, l'agriculture: mais ce serait allonger inutilement ce travail.

Les hommes d'affaires en ont assez pour se convaincre que l'oeuvre de la Chambre a été bienfaisante.

Nous ne saurions mieux terminer ce chapitre qu'en empruntant la conclusion d'une causerie de M. Joseph Contant, un des plus dévoués anciens présidents de la Chambre:

"Je crois en avoir dit assez pour démontrer que notre institution a fait son devoir, — qu'elle a prouvé son utilité et l'esprit pratique de ses membres. Je ne prétends pas dire que notre Chambre a obtenu à elle seule la passation de toutes les lois adoptées, depuis sa fondation, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, mais je puis affirmer qu'elle y a contribué sa large part. Elle a pris l'initiative de la plus grande partie de ces différentes mesures et elle les a maintenues devant les autorités compétentes et devant le public aussi longtemps qu'elles n'ont pas été résolues.

"Nous avons donc raison d'être fiers de notre passé, fiers des succès que nous avons obtenus."



Chapitre Treizième

Un tribunal au sein de la Chambre de Commerce

Ce qu'est le conseil d'arbitrage de la Chambre. — Les services qu'il peut rendre. — Son fonctionnement.

MALGRE tous les efforts de la Chambre de Commerce, les hommes d'affaires n'ont pas encore une administration judiciaire qui permette l'expédition rapide si nécessaire au commerce. Or la Chambre de Commerce possède un tribunal, qui, si on voulait y recourir, pourrait rendre de précieux services aux justiciers, et ce tribunal suppléerait à l'insuffisance actuelle.

Par exemple, pour éviter des frais et des retards de nos cours civiles, dont la lenteur est parfois comparable à la "lenteur romaine", la Chambre de Commerce, de par sa charte, a le droit de constituer un conseil d'arbitrage. Elle possède déjà ce conseil qui se compose cette année de MM. Adélard Fortier, D. Parizeau, H. Laporte, Joseph Contant, Damase Masson, L. E. Geoffrion, C. H. Catelli, Isaie Préfontaine, O. S. Perrault, Fred. C. Larivière, Lieut.-Colonel A. E. Labelle, Armand Chaput.

Nous avons un très grand respect pour les distingués magistrats qui président nos tribunaux civils, mais y en a-t-il un d'entre eux qui douterait que chacun des messieurs qui composent le conseil d'arbitrage de la Chambre pourrait régler avec autant de compétence et d'équité qu'un magistrat les mille et un conflits qui surgissent entre hommes d'affaires? En effet, si tous ces messieurs ne possèdent pas à un aussi haut degré qu'un magistrat la science juridique, leur expérience acquise aux affaires ne leur assure-t-elle pas une compétence et une autorité considérables?

Le conseil d'arbitrage de la Chambre a de par la loi concernant les Chambres de Commerce, qui est le chap. 124 des Statuts Revisés du Canada (édition de 1906), le pouvoir "d'examiner et de régler tous cas de commerce ou "d'affaire contentieuse qui lui est volontairement soumis "par les parties intéressées."

N'est-ce pas un pouvoir considérable, dont les hommes d'affaires auraient grand profit à se réclamer?

Le conseil d'arbitrage est composé de douze membres de la Chambre; à la Chambre de Commerce il se compose des anciens présidents et le tribunal qui entend les causes qui lui sont confiées est composé de trois de ces conseillers, désignés par le conseil de la Chambre.

Supposons un exemple pour expliquer le fonctionnement de ce tribunal. Par exemple, un négociant en gros a une difficulté avec un marchand détaillant; pour éviter les retards et les frais de la justice, ces deux hommes conviennent par dédit—c'est-à-dire en déposant une somme qu'ils paieront en cas de non-accomplissement de la sentence des arbitres—ils conviennent, disons-nous, de soumettre leur difficulté à la décision du conseil d'arbitrage.

Ils préviennent le Conseil de la Chambre, qui désigne trois membres du conseil d'arbitrage pour entendre et régler la matière en contestation.

Les arbitres fixent un jour pour l'audition de la cause dans la salle des réunions de la Chambre.

Avant d'entendre l'affaire les arbitres prêtent et souscrivent devant le président ou le vice-président de la Chambre le serment de remplir fidèlement, impartialement et diligemment leurs devoirs.

Pour l'audition de la cause les arbitres ont le plein pouvoir d'examiner sous serment toute partie ou témoin, qui comparaissent devant eux.

La cause entendue, les arbitres rendent leur sentence par écrit et leur décision lie le conseil d'arbitrage et les parties qui soumettent l'affaire. Il faut que cette décision soit celle des trois arbitres, ou de deux d'entre eux.

Comme on le voit il faudrait bien peu de temps pour régler un différend entre hommes d'affaires. Au surplus la composition, l'audition et la décision de ce différend n'entraîne aucun frais.

Nous avons cru intéressant de faire connaître aux hommes d'affaires ce tribunal; nous vous indiquons difficilement les raisons qui les empêcheront d'y avoir recours puisqu'il donne toutes les garanties de compétence, d'impartialité, de justice et d'équité, que les tribunaux civils offrent eux-mêmes, en plus qu'il assure l'avantage d'expédier rapidement et sans frais les affaires qui sont soumises.

Chapitre Quatrième

Le devoir de faire partie de la Chambre de Commerce

Dix-huit raisons pour lesquelles tout homme d'affaires devrait faire partie de notre Chambre de Commerce.

Le président M. Adélard Fortier a décidé de marquer son passage à la présidence de la Chambre par une grande campagne de recrutement.

C'est pour aider notre actif président que nous avons voulu consacrer dans ce numéro de luxe du *Bulletin* un chapitre spécial aux avantages qu'il y a pour un homme d'affaires à faire partie de la Chambre de Commerce.

Nous voudrions, dans les lignes qui suivent, exposer à nos lecteurs, pour qu'ils le redisent à leurs amis, qui ne se sont pas encore joints à nous, combien il est important et utile pour eux et pour leurs affaires de faire partie de la Chambre de Commerce de Montréal.

Les raisons qui devraient décider nos concitoyens, hommes d'affaires, qui n'appartiennent pas encore à notre association, à s'inscrire sur ses registres, sont nombreuses; elles sont d'intérêt privé autant que d'ordre public.

Si nous observons ce qui se passe dans le monde professionnel, dans le monde ouvrier, dans le monde industriel, nous voyons que partout on s'associe, que partout on forme des corporations, des syndicats, des unions. Les Avocats ont l'association du barreau; les Notaires ont la Chambre des Notaires; les Médecins ont le Collège des Médecins; il en est de même des pharmaciens, des dentistes, des architectes; les ouvriers ont leurs unions, — les manufacturiers ont leur association; déjà les marchands forment des groupements importants, mais aucun de ces groupements n'a l'envergure, la puissance et l'autorité d'une association comme la Chambre de Commerce qui compte dans son sein des représentants de toutes les classes. Il nous semble qu'un homme d'affaires, qu'un négociant, qu'un financier, qu'un industriel, ne devrait pas hésiter un instant à s'inscrire sur les registres de la Chambre de Commerce de sa localité, et à plus forte raison, de la Chambre de Commerce de la métropole du Canada, s'il songe, tant soit peu, aux avantages aussi nombreux que précieux qu'il en retirera.

1° Envisageons d'abord la question sous son aspect le plus général, celui qui touche à l'ordre public. Il est du devoir, en même temps qu'il est de l'intérêt d'un homme d'affaires de joindre tous ses efforts à ceux de ses concitoyens pour "assurer la prospérité, la richesse, et par suite la puissance de son pays à l'égard de l'étranger."

Définissant pour ses fils, comme pour tous les fils, les devoirs du citoyen, M. Paul Doumer écrivait: —

"L'homme dont les facultés intellectuelles et le savoir "sont au-dessus de l'ordinaire, a l'obligation de faire profi- "ter ses concitoyens et l'Etat des dons qu'il a reçus. Qu'il "s'applique à produire plus que d'autres moins bien doués, "à mieux réussir dans la vie, c'est son devoir d'homme et "de citoyen, et il sert par là indirectement, le pays qui "bénéficie des résultats obtenus par chacun. Mais il doit "aussi des services directs dont d'autres sont dispensés. La "chose publique réclame de lui un concours plus actif et plus constant, une part supérieure de son activité.

Tel est le devoir de l'homme d'affaires; il a l'obligation de faire profiter ses concitoyens et son pays des dons qu'il a reçus, et leur enseigner la route du succès.

Et c'est au sein d'une association comme notre Chambre de Commerce qu'il aura le plus l'avantage d'être utile à ses concitoyens; — comme c'est au sein d'une association comme notre Chambre de Commerce, que ceux qui débutent dans la carrière des affaires, trouveront le secret du succès.

2° Quand les uns et les autres coopèreront aux progrès des affaires de tous, comment le bien-être général du pays pourrait-il ne pas augmenter? Quand tous les hommes d'affaires d'une aussi grande cité que Montréal, s'unissent pour travailler ensemble à promouvoir son commerce, son industrie, comment ne verrait-on pas son prestige, sa puissance grandir?

3° La Chambre de Commerce ne reconnaît aucun parti politique; elle n'est inféodée à aucune faction; et elle ne subit le contrôle d'aucun groupe. Elle est une corporation indépendante, au-dessus des partis, des factions et des groupes. Nous pourrions dire de notre Chambre ce qu'un écrivain français disait d'une association comme la nôtre: "Les "passions ardentes qui s'agitent ailleurs, s'arrêtent au seuil "de notre salle de délibération; une seule y est admise, celle "dont nous sommes le plus sûrs qui ne nous divisera jamais, "je veux dire le désir d'être utile à tous nos concitoyens"; et c'est là qu'elle puise sa force et qu'elle trouve l'autorité avec laquelle elle peut dicter, au besoin, ses volontés aux pouvoirs du pays.

Les Conseillers de la Chambre pour 1914-1915.



M. EMILE ROLLAND,
de l'"Imprimerie Moderne".



M. EUGENE TARTE,
vice-président de la Compagnie de Publication "La Patrie".

(Cliché Laprés-Lavergne, 360 St-Denis)



M. J.-O. GAREAU,
marchand de nouveautés, du "Mont-Royal".

(Cliché Laprés-Lavergne, 360 St-Denis)



M. J.-A.-E. GAUVIN,
chimiste et pharmacien.

(Cliché Albert Dumas, 359 Ste-Catherine Est)



M. J.-B. BAILLARGEON,
entrepreneur de camionnage.



Mtre LEON GARNEAU, C.R.,
avocat-conseil de la Chambre.

4° On ne saurait se le dissimuler, une association qui recrute ses membres parmi tout ce qu'une grande cité, une grande métropole compte de plus marquants, de plus influents, cette associations n'est plus seulement une institution: elle devient elle-même une puissance formidable. Et quel est l'homme d'affaires conscient de son importance, qui ne se ferait un point d'honneur, voire même, un point d'orgueil de faire partie d'une aussi forte organisation?

5° Enfin notre Chambre de Commerce a été dans le passé, et le sera de plus en plus dans l'avenir, plus que le pouvoir de l'Etat qui gouverne; elle sera comme elle fût toujours, une autorité qui conseille, qui renseigne, qui dirige les hommes d'Etat. En effet c'est nulle part ailleurs que dans ces centres d'activité et de connaissances que sont les Chambres de Commerce où tous les gouvernements vont se renseigner et puiser les indications utiles. Un homme d'Etat belge le reconnaissait bien quand il disait: "Le "gouvernement ne peut s'en rapporter exclusivement à l'avis "de ses fonctionnaires, précisément à raison même de l'ab-"sence de tout intérêt personnel et de toute pratique indus-"trielle sont étrangers à beaucoup de faits industriels et "commerciaux. Dans les Chambres de Commerce, à raison "de leur composition, à raison de la pluralité des éléments, "on trouve toujours des garanties de discussion, de con-"trôle, de modération, d'impartialité."

Peut-on comprendre qu'un homme d'affaires qui s'arrête à ces réflexions, ne consente pas, s'il est le bon citoyen qu'il prétend être, à se joindre à ceux de ses concitoyens qui forment cette association qui n'a pas pour objet, à l'instar d'autres associations, que de ne s'occuper que des intérêts de leurs membres, mais qui se préoccupe aussi des intérêts de tous.

Mais quoique l'altruisme doive être le premier mobile des actions de tout bon citoyen; il ne doit pas être le seul. Il faut être pratique, surtout en affaires. Il convient de démontrer au négociant, au financier, à l'industriel, quels avantages il peut retirer personnellement en appartenant à la Chambre de Commerce.

6° *Etre membre de la Chambre de Commerce de Montréal*, c'est comme avoir son nom sur le tableau d'honneur d'une grande cité; c'est voir son nom, avec celui des hommes d'affaires les plus importants de notre ville. Tout de suite, c'est passer pour un citoyen progressif; — c'est faire partie de l'élite de ceux qui commandent dans une ville.

7° *Etre membre de la Chambre de Commerce de Montréal;* c'est s'assurer l'avantage de rencontrer, au moins une fois la semaine, les principaux hommes d'affaires de notre cité, de faire leur connaissance et de pouvoir entamer avec eux des transactions toujours importantes.

Les membres de la Chambre de Commerce peuvent assister à toutes les réunions hebdomadaires du conseil, aux assemblées générales mensuelles, aux conférences ou aux dîners-causeries qui sont donnés de temps à autre. Au sein de ces réunions, ils entendent discuter affaires par des hommes qui déjà ont rempli une belle carrière fructueuse; ils assistent à des échanges de vues des plus intéressants; en même temps qu'à l'étude des diverses questions amenées par les membres ou par les étrangers dans l'intérêt du commerce en général.

8° *Etre membre de la Chambre de Commerce de Montréal*, c'est avoir l'avantage de pouvoir compter sur l'appui et l'encouragement d'hommes désintéressés et bien avertis, pour obtenir le redressement de griefs qui pourraient nuire à l'essor du commerce; pour faire adopter les méthodes les plus progressives pour en assurer son expansion.

9° *Etre membre de la Chambre de Commerce de Montréal*, c'est encore avoir le privilège de venir émettre au sein d'une réunion des plus choisies, les idées qu'on veut répandre pour le bien général, et pour le bien des particuliers.

10° *Etre membre de la Chambre de Commerce*, c'est profiter de l'avantage d'entendre dans les grandes confé-



Mtre EDOUARD-FABRE SURVEYER, C.R.,
avocat-conseil de la Chambre.

rences qui vont être inaugurées, nos hommes publics les plus en vue, traiter spécialement pour les membres les diverses questions économiques de l'heure présente;

11° *Etre membre de la Chambre de Commerce*, c'est avoir encore l'avantage de recevoir tous les mois une revue, le "*Bulletin*" *de la Chambre de Commerce*, qui renseigne scrupuleusement ses lecteurs sur le travail qui s'accomplit au sein de leur institution, qui les instruit sur les sujets qui se discutent dans l'intérêt du commerce; ou sur les événements qui se produisent dans le monde économique.

12° *Etre membre de la Chambre de Commerce*, c'est avoir à sa disposition un organe, un porte-parole comme le "Bulletin" pour exprimer ses vues, exposer ses théories, faire ses suggestions, et faire bénéficier de ses connaissances ses confrères, comme de tirer profit des renseignements qui y sont développés par d'autres.

13° *Etre membre de la Chambre de Commerce* donne l'avantage de se renseigner, par l'intermédiaire d'un bureau d'informations qui s'efforce de satisfaire toutes les demandes qui lui sont faites, et de répondre à toutes les questions qui lui sont posées. Un membre veut avoir une liste de négociants auxquels il pourrait vendre ses marchandises; un autre veut savoir où il pourrait se procurer tel livre de références; quelques-uns veulent acheter quelqu'article de commerce et ne savent où le trouver; d'autres désirent l'adresse d'une maison importante d'une autre ville. A toutes ces questions qui arrivent chaque jour à la Chambre de Commerce, on répond au plus tôt. Et si l'on n'a pas le renseignement, on sait où le trouver.

14° *Etre membre de la Chambre de Commerce*, c'est pouvoir compter l'avantage d'être mis en relations d'affaires avec de grands établissements, non seulement au Canada, mais à l'étranger. Ainsi une maison de Chine veut acheter des cotonnades de Montréal; — aussitôt la Chambre de Commerce donne la liste de ses membres qui font ce commerce. Un Canadien de l'Ouest veut acheter de la ferronnerie à Montréal; la Chambre de Commerce lui dira à qui écrire parmi ses membres. Une firme d'Europe veut ouvrir une agence à Montréal; — aussitôt la Chambre de Commerce en avertit ses membres intéressés;

15° *Etre membre de la Chambre de Commerce*, c'est enfin jouir d'une prérogative très importante et très précieuse; étant celle d'être exempté de servir de juré tant au criminel qu'au civil, — quand on est membre du conseil de la Chambre ou du conseil d'arbitrage de la Chambre;

16° *Etre membre de la Chambre de Commerce de Montréal* assure d'avoir l'avantage d'un bureau confortable et bien aménagé dans le local de la Chambre, pour rencontrer d'autres hommes d'affaires avec lesquels on veut transiger quelqu'entreprise.

17° *Etre membre de la Chambre de Commerce de Montréal*, c'est avoir l'avantage de se procurer, à des conditions spéciales, l'avis et l'opinion d'avocats aussi instruits qu'expérimentés; en effet notre Chambre compte parmi ses membres nombre d'avocats distingués avec lesquels nous pourrions les mettre en relations.

18° *Etre membre de la Chambre de Commerce de Montréal*, c'est avoir l'avantage de faire régler, sans recourir aux tribunaux, toute affaire commerciale ou contentieuse, puisque la Chambre possède un conseil d'arbitrage ayant juridiction en ces matières.

Se rend-on bien compte maintenant des précieux avantages qu'il y a à faire partie de la Chambre de Commerce. Que tous les hommes d'affaires de notre ville, de notre district ou d'ailleurs qui n'y appartiennent pas, les considèrent donc; et qu'ils s'empressent de s'inscrire.

La Chambre a besoin de vous. Vous avez besoin d'elle. On ne vous comptera pas parmi les hommes de progrès, si vous n'en faites partie. Vous perdez des bénéfices d'un grand prix.

N'hésitez donc plus et inscrivez-vous dès aujourd'hui.



Les Conseillers de la Chambre pour 1914-1915.



M. A.-L. CARON,
fabricant de bijouterie.



M. ALFRED LAMBERT,
manufacturier de chaussures.
(Cliché Albert Dumas, 249 Ste-Catherine E.)



M. DUNCAN McDONALD,
commissaire de la Cité de Montréal.



M. J.-E.-C. DAOUST,
architecte, de la société "Gauthier et Daoust"



M. NELSON CHEVRIER,
directeur-gérant "Le Devoir",

Chapitre Cinquième

L'exécutif de la Chambre de Commerce

C'est mieux faire connaître encore la Chambre de Commerce que de présenter à nos lecteurs le groupe d'hommes qui dirige ses destinées et qui compose son exécutif. C'est pour compléter ce travail que nous avons voulu dans les quelques notes qui vont suivre refaire à grands traits l'histoire de la carrière de MM. Adélard Fortier, président, S. D. Joubert, 1er vice-président, Frank Pauzé, 2e vice-president, Georges Gonthier, trésorier, et W.-U. Boivin, secrétaire.

M. ADELARD FORTIER, président

M. Adélard Fortier n'aurait-il eu que le talent d'avoir bien compris le rôle d'une Chambre de Commerce qu'il eut été désigné depuis longtemps à présider aux destinées de notre institution. En effet, dès le premier jour qu'il est devenu membre de notre association, M. Fortier s'est rendu compte de l'importance qu'il y a pour un homme d'affaires à s'inscrire dans notre association à cause des bénéfices qui peuvent en résulter pour l'amélioration du commerce en général.

Depuis qu'il fait partie de notre institution, M. Fortier n'a jamais manqué de travailler à convaincre ses confrères du commerce qu'ils doivent s'unir sur le terrain économique, s'ils veulent remporter les succès pour lesquels ils luttent et à peine a-t-il été élu président qu'il s'est dévoué à faire grandir le prestige de la Chambre en recherchant les moyens de la rendre plus nombreuse, et partant plus puissante.

M. Fortier est l'auteur d'une foule de questions fort intéressantes qui ont été étudiées par la Chambre, notons par exemple, que c'est à son initiative que la Chambre a demandé la nomination d'un secrétaire français à la Commission des Chemins de fer; que c'est lui qui, le premier, a soulevé la grande question de l'amélioration des hôtels à la campagne; c'est encore lui qui a saisi la Chambre du besoin d'amender la loi d'immigration de façon à protéger mieux les hommes d'affaires contre les fraudes des étrangers; c'est lui qui signalait à notre institution la nécessité de faire amender la loi de façon à faire évaluer les services rendus au mari qui travaille pour sa femme; on doit encore à M. Fortier un projet en vue de faire abolir l'insaisissabilité des traitements des employés fédéraux; c'est encore lui qui a pris l'initiative de faire protéger les marchandises sur les quais, en demandant à la Chambre de faire organiser une police du port; c'est lui aussi qui travailla avec le plus d'énergie à faire donner par la Chambre une bourse annuelle à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales; enfin il soumettait récemment à notre Chambre une importante question, celle de la limitation de privilège du propriétaire de magasin, en vue de protéger les commerçants. Nous n'avons nommé que quelques unes des questions principales amenées par M. Fortier à la Chambre, pour bien démontrer combien il a recherché l'intérêt des hommes d'affaires au sein de la Chambre.

Aujourd'hui, M. Fortier se dévoue au succès de la Chambre en travaillant à agrandir ses cadres et c'est dans ce but qu'il a entrepris une grande campagne de recrutement, qui est déjà couronnée de bons résultats.

C'est à Sainte-Scholastique, dans le comté des Deux-Montagnes que naquit M. Fortier en 1875. Son cours d'étude terminé au collège commercial de Sainte-Scholastique, M. Fortier vint à Montréal à l'âge de quinze ans pour embrasser la carrière commerciale. Pour être mieux préparé il n'avait pas négligé de bien apprendre l'anglais et à cette fin il a fait un séjour d'une année à Lachute pour se familiariser avec cette langue.

A Montréal il entra à l'emploi de M. Chs Langlois, chez qui il fit ses premières années. En 1902 il s'associa avec M. Fortunat Monette, qu'il n'a pas abandonné depuis, et tous deux organisèrent la maison Fortier et Monette, qui faisait le commerce de provisions. Cette maison dura jusqu'en 1908, mais entre temps M. Fortier avait fondé, en 1904 la "Montreal Dairy Co. Ltd.", et en 1908 ce nouvel établissement se développant rapidement, l'ancienne maison Fortier et Monette fut vendue à la Cie "Matthews Limited". Depuis qu'elle existe la "Montreal Dairy Co. Ltd." a toujours été de succès en succès et en 1911 elle dût s'établir avenue Papineau, où elle fait un commerce considérable de produits laitiers.

M. Fortier est membre de la Chambre depuis 1910, et ses amis ont vite reconnu ses mérites, puisqu'ils se sont empressés de le porter à la vice-présidence en 1912.

En septembre 1913, il était appelé à remplacer à la présidence le lieut.-col. A.-E. Labelle, forcé de démissionner à cause de ses trop nombreuses occupations.

M. S.-D. JOUBERT, 1er vice-président

Parmi nos hommes d'affaires canadiens-français, on en compte peu qui soient aussi universellement et personnellement connu dans tout le pays que M. S.-D. Joubert; c'est que depuis un très grand nombre d'années, il a traversé notre vaste pays en tous sens, et qu'il est allé partout faire des affaires dans la sellerie d'abord, puis plus tard dans les articles de voyage. Aujourd'hui M. Joubert est le président de l'une des plus importantes maisons de sellerie et d'articles de voyage du Canada, nous voulons parler de la "Maison Lamontagne, Limitée".

M. Joubert naquit au Sault-au-Récollet en 1853; son père était M. Jean Didier Zéphirin Joubert et sa mère Clémence David. Il reçut son instruction dans les écoles commerciales de Montréal et de Boston.

Il débuta commis chez Prévost, Hébert et Cie, à Montréal en 1871, qu'il quitta en 1874 pour entrer au service de M. Hector Lamontagne; après avoir été commis chez Lamontague jusqu'en 1894, il fut appelé à devenir associé de Lamontagne et Cie. En 1899 se fonda la "Maison Lamontagne, Limitée", qui acheta les intérêts de la Compagnie Lamontagne, et M. Joubert devint le président de la nouvelle maison, dont il fit une grande institution, aidé de ses associés.

M. Joubert fait partie de l'Association des voyageurs de commerce, de la Chahmbre de Commerce, depuis nombre d'années, du Board of Trade, et de l'Association des Manufacturiers canadiens.

M. Joubert a été conseiller de la Chambre de nombreuses années et c'est avec l'expérience du rouage administratif de notre institution qu'il est arrivé à la vice-présidence. Après avoir été président des Comités des Cuirs et Peaux, et des Affaires municipales, il était nommé en février dernier président du Comité des Finances de la Chambre.

M. Joubert est intéressé à une foule de questions au sein de notre institution, mais se rendant bien compte des désastres causés chaque année par le feu à Montréal, il a voulu se dévouer particulièrement à cette question et il a consenti à devenir le représentant de la Chambre dans le Comité général pour la prévention des incendies.

Cette tâche avec celle de voir à l'administration des finances de la Chambre et de la direction générale avec le président, l'oblige à s'intéresser vivement à notre institution.

M. Joubert fut un des pionniers de la Ville d'Outremont, qui est devenue une cité modèle. Il est en outre gouverneur de l'Hôpital Notre-Dame.

M. FRANK PAUZE, 2nd vice-président

M. Frank Pauzé, le second vice-président de la Chambre est encore un homme d'affaires dont la renommée n'est plus à faire, étant depuis plusieurs années à la tête d'une des grandes firmes canadiennes-françaises. En effet qui ne connait pas l'importante maison de construction "Urgel Pauzé et Fils"?

Le second vice-président de la Chambre est né le 15 juillet 1868, et a fait une partie de ses études au collège commercial de Varennes, où il avait alors comme professeur M. Tancrède Bienvenu maintenant gérant-général de la Banque Provinciale du Canada. Nous retrouvons dans les archives de la Chambre de Commerce un fait intéressant, qui marque comme l'acheminement de M. Pauzé vers le poste qu'il occupe maintenant à la Chambre et dans le monde des affaires.

En 1888 les officiers de la Chambre de Commerce étaient invités à assiter à la distribution des prix du collège de Varennes; plusieurs officiers acceptèrent cette invitation et profitant de l'occasion M. D. O. Brosseau le grand négociant de Montréal offrait au nom de la Chambre de Commerce une médaille d'or, et c'est M. Frank Pauzé qui l'avait méritée; en même temps il recevait un diplôme signé par le président de notre institution, alors M. J. M. Dufresne. Cette année-là M. Pauzé faisait sa classe d'affaires et remportait des mentions d'honneur pour l'application, la correspondance commerciale, la calligraphie et un diplôme de grande distinction.

En 1913 M. Pauzé à son tour offrait à l'Ecole des Hautes Etudes au nom de la Chambre de Commerce une médaille d'or, qui a été remportée cette année par M. H. D. Langlais.

M. Pauzé débuta dans les affaires à l'emploi de M. Damase Parizeau, ancien président de la Chambre; plus tard il entra à la maison Rhéaume Frères, puis enfin à la Librairie Beauchemin.

Toutefois depuis quelques années M. Pauzé s'intéressait aux affaires de son père M. Urgel Pauzé et en 1895 la maison actuelle "U. Pauzé et Fils" était organisée.

Le second vice-président le la Chambre fait partie de notre association depuis un grand nombre d'années, et en 1913 il était appelé à faire partie du conseil; et à la démission du Lieut.Col. Labelle, que ses occupations forçait d'abandonner la présidence M. Frank Pauzé était appelé par ses collègues à devenir second-vice président.

En octobre dernier il était désigné par notre Chambre pour la représenter dans la corporation de l'Ecole Technique, à laquelle il porte le plus haut intérêt.

En mars dernier la Chambre ayant décidé d'organiser une commission spéciale de l'immeuble de la Chambre M. Pauzé a été élu président de cette commission.

Le 65ième Régiment compte notre vice-président au nombre de ses officiers depuis plusieurs années; le lieutenant Pauzé jouit d'une grande popularité parmi nos pioupious cnadiens-français.

M. GEORGES GONTHIER, trésorier

M. Georges Gonthier occupe une situation en vue dans le monde des affaires de notre ville.

Associé de la maison St-Cyr, Gonthier et Frigon, banquiers et courtiers, depuis 1907, et comptable public réputé,

Anciens Présidents



M. JACQUES GRENIER,
ancien marchand en gros.
1887



M. J.-M. DUFRESNE,
ancien négociant.
1887-1889



M. DAMASE PARIZEAU,
ancien marchand de bois.
1890-1892



M. L.-E. MORIN,
ancien négociant.
1892-1893

Anciens Présidents



M. HORMIDAS LAPORTE,
président de la Banque Provinciale, épicier en gros, de la Maison Laporte, Martin et Cie Ltée.
1894-1895



M. JOSEPH CONTANT,
Officier d'Académie, doyen de la faculté de Pharmacie, directeur de la Corporation de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales.
1896-1897



HON. ALPH. DESJARDINS, P.C.
avocat et homme d'affaires
[illegible]



M. L.-H. GEOFFRION,
financier et ancien Commissaire du Hâvre
1900-1901

il a trouvé cependant le temps de promouvoir et de s'intéresser à une foule de mesures d'utilité publique ou ayant pour objet l'avancement commercial supérieur et l'amélioration des lois commerciales.

M. Gonthier est né à Montréal en 1869 et dès son entrée dans les affaires en 1890, il se spécialisa dans la comptabilité où il s'est fait remarquer comme auditeur des comptes. En cette qualité, il a pris une part prépondérante dans la fondation de l'Institut des Comptables et Auditeurs de la Province de Québec, association dont le succès s'est affirmé récemment, lorsqu'à son instigation, le gouvernement de la Province de Québec a décidé de prendre des mesures législatives pour élever la profession de comptable public au même niveau que les autres professions libérales.

M. Gonthier a été désigné à plusieurs reprises pour des travaux importants, entre autres en rapport avec la liquidation de la Compagnie de chemin de fer Quebec Southern, la liquidation de la Banque de Saint-Jean, la Commission Royale instituée en 1908 pour enquêter sur l'administration de la Cité de Montréal.

Le Comité de Développement des relations économiques Canado-Françaises, créé par un groupe d'hommes d'affaires éminents de ce pays, le compte parmi ses organisateurs les plus actifs, et depuis sa fusion avec le comité France-Amérique présidé ici par l'hon. Sénateur Raoul Dandurand, M. Gonthier n'a pas cessé de lui apporter son concours.

Tous ceux qui ont été mêlés au mouvement d'opinion qui a eu pour résultat la création d'un enseignement commercial supérieur dans cette province, savent que M. Gonthier peut être considéré à bon droit comme l'un des pionniers de cette idée, et par ses efforts il a contribué à faire élever cet enseignement au niveau universitaire, alors que jusque là le travail, dans cette direction, n'avait visé qu'à créer un enseignement commercial secondaire.

Dans le domaine de la législation commerciale, M. Gonthier fut l'auteur de la loi votée en 1902 et qui oblige les commerçants à tenir des livres.

L'activité de M. Gonthier ne s'est pas limitée aux questions pratiques. Il s'est distingué, comme conférencier sur des sujets de finance et de comptabilité. Son étude sur "les Obligations comme placements" a été reproduite dans la presse financière française, et son article sur l'organisation de la profession de comptable en Amérique a été commenté avec éloges par des revues spéciales d'Europe.

M. Gonthier fait partie de la Chambre depuis nombre d'années; il siège au conseil depuis 1902 et remplit avec un zèle digne d'éloges les fonctions de trésorier depuis plusieurs termes.

M. W.-U. BOIVIN, secrétaire

En élisant M. W. U. Boivin, secrétaire de la Chambre de Commerce les membres de notre institution, ne pouvaient choisir parmi les marchands détailleurs de notre ville un représentant plus actif, ni plus populaire.

M. Boivin est originaire de Québec où il vit le jour en 1869. Il fit ses études au collège commercial chez les Frères Sainte-Croix à Farnham, et chez les Frères des Ecoles Chrétiennes. Il n'était âgé que de vingt-quatre ans quand il débuta dans la carrière commerciale.

En 1893 M. Boivin fonda la maison de nouveautés Boivin et Bissonnette, rue Saint-Laurent, près de la rue Sainte-Catherine. En 1902 cette raison sociale fut dissoute, et M. Boivin continua seul le commerce. Depuis 1911 il dirige avec un grand succès l'établissement qu'il a fondé 791 avenue Mont-Royal Est coin de la rue Garnier.

Nous disons plus haut que M. Boivin était un marchand détailleur aussi actif que populaire; nous ne saurions mieux le démontrer qu'en rappelant qu'il est depuis nombre d'année un des rudes travailleurs qui ont contribué à mettre l'Association des Marchands détailleurs du Canada au nombre des grandes institutions commerciales du pays; c'était déjà un titre incontestable à la popularité; de plus M. Boivin n'a su que se conquérir des amis, grâce à son caractère affable, se prêtant à tous. Ses confrères du commerce de Nouveautés le choisirent président de leur section affiliée à l'Association des Marchands détailleurs; puis il devint plus tard président du conseil provincial de l'association; et aujourd'hui, les négociants de toutes les catégories du détail voulant reconnaître de plus en plus ses services, l'ont porté à la vice-présidence du conseil général fédéral de l'Association, qui a son siège à Toronto.

Se rappelle-t-on la campagne formidable qui a amené l'abolition des célèbres "timbres" de commerce? Se souvient-on également de la guerre sans merci faite au fameux projet de loi des "coopératives de commerce"? or, M. Boivin était au nombre de ceux qui poussèrent cette campagne et cette guerre avec le plus d'énergie, voulant ainsi assurer non pas seulement la prospérité, mais protéger de la ruine le commerce de détail.

Il va sans dire que M. Boivin fut aussi un membre dévoué de notre Chambre depuis qu'il en est membre; il siège au conseil depuis plusieurs années, puis en 1911 il fut élu secrétaire et réélu chaque année depuis, à l'unanimité.

En outre d'être un homme d'affaires prospère, M. Boivin est un militaire, comptant au nombre des officiers les plus populaires de notre régiment canadien-français le 65me. M. Boivin jouit de la considération de ses supérieurs et la preuve c'est qu'ils n'ont pas hésité à lui donner le titre de major, puis de paie-maître du régiment.

* * *

Comme on le voit les officiers de notre Chambre n'ont pas été choisis parmi les premiers venus: pour peu qu'ils mettent du zèle à faire progresser notre institution, leur passé nous est une garantie qu'ils feront une institution des plus prospères du pays.

Conseil d'Administration de la Chambre de Commerce pour 1914-15

[redacted]

M. ADÉLARD FORTIER, "The Montreal Dairy Co.", 880 Ave. Papineau.

[redacted]

M. S. D. JOUBERT, président de la Maison Lamontagne Limitée, 338 [redacted] Ouest.

2me VICE-PRÉSIDENT

M. FRANK PAUZÉ, Ind. et Manufacturier, 326 Greene Ave.

[redacted]

GEORGES GONTHIER, L.I.C., comptable expert, financier, de "St. Cyr, Gonthier & Frigon" et de "Gonthier & Midgley", 103, St-Frs-Xavier.

[redacted]

M. le major W. U. BOIVIN, marchand, vice-président du Conseil Fédéral de l'Association des marchands-détailleurs, 781, Mont-Royal Est.

AVOCATS-CONSEILS

M. LEON GARNEAU, C. R., 88 rue Notre-Dame Ouest.

ED. FABRE-SURVEYER, C.R., 676 Dominion Express Bldg.

CONSEIL D'ARBITRAGE. — MM. Adélard Fortier, D. Parizeau, H. Laporte, Joseph Contant, Damase Masson, L. E. Geoffrion, C. H. Catelli, Isaïe Préfontaine, O. S. Perrault, Fred. C. Larivière, Lieut.-Colonel A. E. Labelle, Armand Chaput.

CONSEILLERS

M. Baillargeon, J. E. cie de Camionnage, 3?9 Ontario Est.
M. Bédard, Rodolphe, L.I.C., Comptable-Expert, 55 St. Frs.-Xavier.
M. Berthiaume Arthur, gérant général de "La Presse".
M. Caron, A. L., fab. de bijouterie, 336, Bleury.
M. Chevrier, J. N., gérant "Le Devoir", 71a, St-Jac[redacted]
M. Dacust, J. E. C., architecte, 180, St-Jacques.
M. Desmarteau Alexandre, L.I.C., liquidateur, 69, rue Notre-Dame Est.
M. DeTonnancour L. C., marchand-tailleur, 61, Notre-Dame Est.
M. Ethier Joseph, de "Laporte, Martin & Cie," 568, St-Paul.
M. Filiatrault Joseph, de "Filiatrault & Lesage", 429, St-Laurent.
M. Frigon A. P., de "St. Cyr, Gonthier & Frigon", 103, St-Frs-Xavier.
M. Gareau J. O., marchand de nouveautés, 1502, St-Laurent.
M. Gauvin, J. A. E., pharmacien, 860, Ste-Catherine Est.
M. Gravel Ludger, négociant, 26, [illegible] Jacques-Cartier.
M. Labrecque J. O., marchand de charbon, 141, rue Wolfe.
M. Lambert, Alfred, manuf. de chaussures, 17, Notre-Dame Est.
M. Martin C. E., de "P. P. Martin & Cie," 836, St-Paul.
M. McDonald, Duncan, Prés. de la "Montreal Tunnel Co.", [redacted] Bldg.
M. Rolland, Emile, de l'Imprimerie Moderne, 38 rue Dowd.
M. Tarte Eugène, Co-propriétaire, de "La Patrie", rue Ste-Catherine Est.

AUTRES MEMBRES DU CONSEIL EX-OFFICIO

[redacted]

M. D. Parizeau, Ex-M. P. P., marchand de bois, 1951 rue St-Dominique.

M. l'ex-maire H. Laporte, président de la Banque Provinciale du Canada, épicier en gros de la maison Laporte, Martin & Cie, Limitée, 588 rue St-Paul.

M. Joseph Contant, Doyen de la Faculté de Pharmacie de l'Université Laval, directeur de la Corporation de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, officier d'Académie, 221, rue Notre-Dame Est.

M. Damase Masson, négociant, 67, Bleury.

M. L. E. Geoffrion, financier, 4, de l'Hôpital.

M. H. A. A. Brault, ancien négociant, 150 Boul. St-Joseph Ouest.

M. C. H. Catelli, Commandeur de la Couronne d'Italie, 620 Ave. de l'Hôtel de Ville.

[redacted]aine, président de la Corporation de l'Ecole des Hautes [redacted] Commerciales de Montréal, et Président d'Honneur de la Fédération des Chambres de Commerce de la Province de Québec 425, Transportation Bldg.

M. O. S. Perrault directeur de l'Imperial Tobacco Co. of Canada Limited, 900, rue St-Antoine.

M. Frédéric C. Larivière, Président "Larivière Inc.", 911, St-Laurent.

M. Armand, Chaput, Directeur Gérant de "L. Chaput, fils & Cie Ltée, 2 de Bresoles.

M. le Lt.-Col. A. E. Labelle, commissaire du port, "The St. Lawrence Flour Mills", 1110 Notre-Dame Ouest.

[redacted]

M. A. Racine de "Alphonse Racine & Cie", marchands en gros de nouveautés, directeur de la Banque Provinciale du Canada, 340, rue St-Paul.

M. Ubalde Garand, banquier, de Garand, Terroux & Cie, 48, rue Notre-[redacted]

M. L. J. A. Surveyer, quincaillier, 53, rue St-Laurent.

M. A. V. Roy, I. C., et industriel, 50 Notre-Dame Ouest.

M. J. B. A. Lanctôt, marchand de gants, 212, rue St-Laurent.

M. Joseph Fortier, Fab. papetier, 210, rue Notre-Dame Ouest.

AUDITEURS: — M. Eug. Prévost, L.I.C., 107 St-Jacques; M. Jos. Desautels, L.I.C., 226 St-Hubert.

PRESIDENT DE LA CHAMBRE SYNDICALE DE CONSTRUCTION. — M. N. Simoneau, 583 Notre-Dame O.

MEMBRES D'HONNEUR DE LA CHAMBRE: — L'Hon. Sir Lomer Gouin, K.C.M.G., Hon. Juge S. Beaudin.

[redacted]

Le président fait partie ex-officio de tous les comités.

AFFAIRES MUNICIPALES: — Président, M. Ludger Gravel; MM. S. D. Joubert, Isaïe Préfontaine, C. H. Catelli, J. O. Labrecque, H. Laporte, L. E. Gauthier, Jos. Filiatrault, Emile Rolland, Alf. Lambert.

AGRICULTURE ET COLONISATION: — Président, M. Etienne Blanchard; MM. Damase Parizeau, Arthur Berthiaume, Alphonse Decarie, Louis Perron.

BEURRE ET FROMAGE: — MM. Chs. Langlois, W. Champagne, L. O. D'Argencourt, A. A. Labrecque, E. Limoges, J. A. Vaillancourt.

BULLETIN: — Président, M. Jos. Contant; MM. Emilien Dacust, Arthur Berthiaume, Emile Rolland, A. J. de Bray, Geo. Gonthier, A. A. Granger, Eug. Tarte, J. N. Chevrier, Mtre Léon Garneau, C.R.

COMPTABILITE: — Président, M. Alex. Desmarteau; MM. Alf. Cinqmars, Rod. Bédard, P. H. Dufresne, P. A. Gagnon, Henri Vian, Eug. Prévost, Jos. Desautels.

CUIRS ET PEAUX: — Président, M. Jos. Dacust; MM. L. E. Gauthier, Raoul Claude, F. E. Drouin, Paul Gailbert, S. D. Joubert, J. B. A. Lanctôt, A. S. Lavallée, Alfred Lambert.

[redacted]RIERES: — Président, M. A. V. Roy; MM. Geo. Espits, Jos. Fortier, A. A. Granger, F. C. Larivière, J. T. Marchand, Frank Pauzé, J. P. L. Bérubé.

EPICERIES ET PRODUITS ALIMENTAIRES: — MM. Jos. Ethier, Armand Chaput, L. O. D'Argencourt, L. E. Geoffrion, Nap. Gendreau, Alex. Orsali, J. F. Sauriol.

EXPOSITION ET MUSEES: — Président, M. Jos. Contant; MM. C. H. Catelli, J. A. Beaudry, L. C. de Tonnancour, J. O. Gareau, Thos. Gauthier, Alex. Michaud, O. S. Perrault, Louis Perron, J. F. Leisel, Damase Parizeau.

FERS ET METAUX: — Président, M. Arthur Léger; MM. Alex. Prud'homme, Ludger Gravel, Alfred Jeannotte, J. L. Lafleur, Jos. Letourneux, L. J. A. Surveyer, F. C. Larivière, Alfred Barrette.

FINANCES: — Président, M. S. D. Joubert; MM. Frank Pauzé, Armand Chaput, Alex. Desmarteau, Jos. Fortier, Geo. Gonthier, C. E. Martin, Ludger Gravel.

HAUTES ETUDES COMMERCIALES: — MM. Jos. Contant, H. Laporte, Geo. Gonthier, L. E. Geoffrion, Treffié Bastien, Ed. Montpetit, [redacted]

LEGISLATION: — Président, l'hon. N. Pérodeau, C. L.; MM. Léon Garneau, C.R., Ed. Fabre-Surveyer, C.R., J. A. Beaudry, Edmond Brossard, Séphirin Filion, A. P. Frigon, Alex. Desmarteau, J. N. Cabana, H. A. Demers.

MINES, BOIS ET FORETS: — Président, M. Léon Gagné; MM. Frank Pauzé, Rod. Tourville, Henri Mathieu, Julien Therrien, J. E. Dansereau, Octave Lemay, J. T. Armand, J. T. Marchand, Léon Sohier, Alph. Renaud, J. T. E. Laurendeau.

NOUVEAUTES: — Président, M. Joseph Filiatrault; MM. F. E. Drouin, Alph. Racine, J. H. Dupuis, J. F. Leisel, J. O. Gareau, C. E. Martin.

PRODUITS CHIMIQUES: — Président, M. J. A. E. Gauvin; MM. Henri Lanctôt, Arthur Décary, Henry Miles, J. G. A. Filion, Paul J. Leduc, J. A. Godbout, A. Lebeau.

RECEPTION: — Président, M. Duncan McDonald; MM. Rod. Bédard, Jos. Fortier, J. A. Beaudry, J. F. Leisel, Damase Masson, Alph. Renaud.

TRANSPORTS, POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES: — Président, M. C. H. Catelli; MM. Alex. Desmarteau, S. D. Joubert, L. E. Geoffrion, Damase Masson, J. P. Mullarkey, J. E. Baillargeon, W. I. Gear, Duncan McDonald, C. E. Racine.

VINS ET LIQUEURS: — MM. Armand Chaput, E. G. Bisson, Albert Mudon, L. Laroe, F. X. St-Charles, L. A. Wilson.

VOYAGEURS DE COMMERCE: — Président: M. J. H. Paul Bancier; MM. J. F. Leisel, Ludger Gravel, J. A. Brais, L. A. Berti, E. D. Cauchon, Raoul Dupré, Harry Godbout, J. Emile Roy, L. E. Charron, Roméo Brosseau, L. N. Veilleux.

DE L'IMMEUBLE DE LA CHAMBRE: — MM. Frank Pauzé, A. P. Frigon, C. E. Martin, J. E. C. Dacust, A. L. Caron.

Anciens Présidents



M. DAMASE MASSON,
agent manufacturier,
1902-1903



M. H.-A.-A. BRAULT,
ancien négociant,
1904-1905



M. C.-H. CATELLI,
Commandeur de la Couronne d'Italie, ancien industriel.
1[redacted]907

(Cliché Lap -Lavergne, 360 St-Denis)



M. ISAIE PREFONTAINE
financier, président d'honneur de la Fédération des Chambres de Commerce de la province de Québec, président de la Corporation de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales
1908-1909

Anciens Présidents



M. O.-S. PERRAULT,
secrétaire-directeur de la compagnie Imperial Tobacco of Canada.
1910



M. FRED.-C. LARIVIERE,
président de "Larivière, Incorporée".
1911



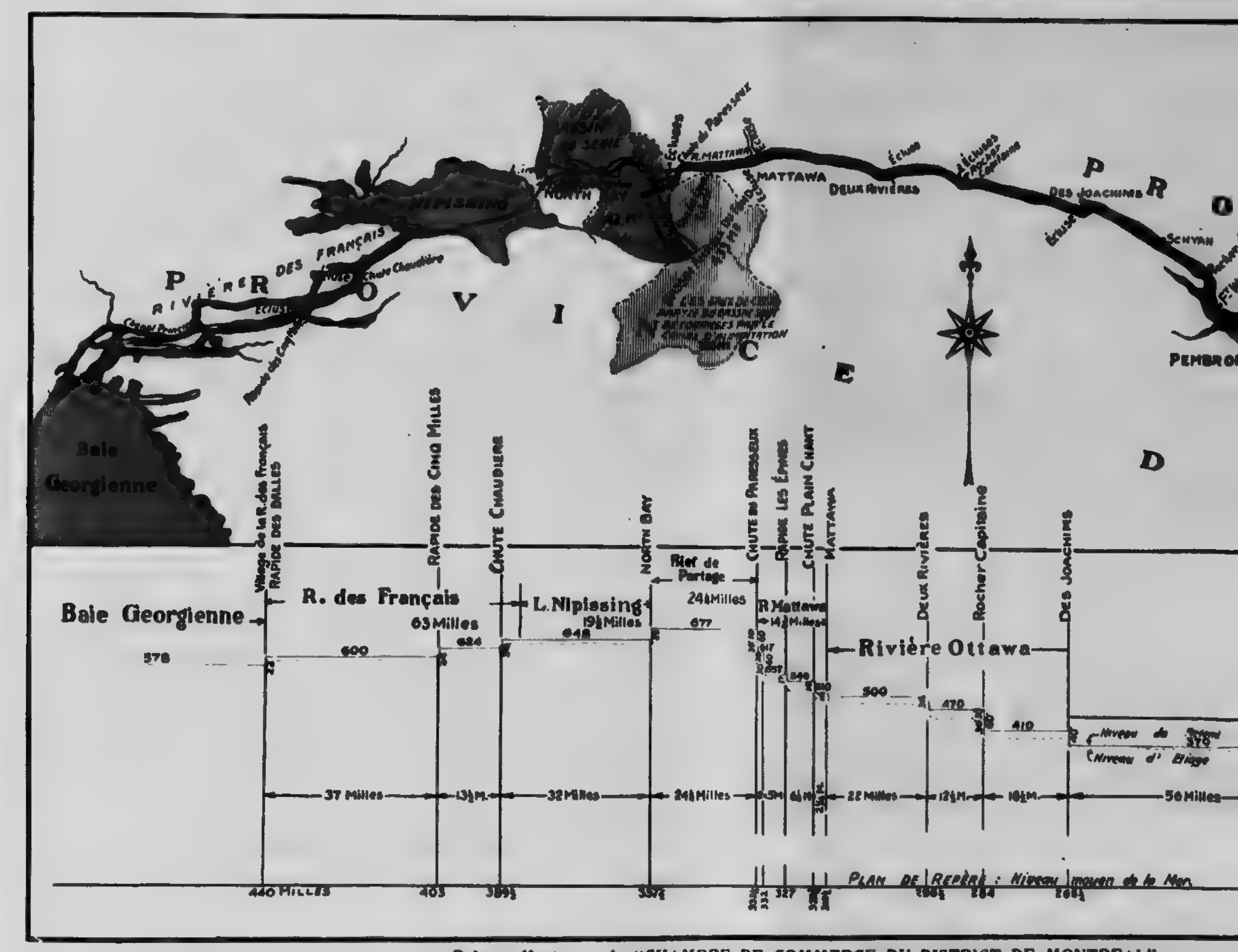
M. ARMAND CHAPUT,
président de la Fédération des Chambres de Commerce de la province de Québec, de la maison L. Chaput et Fils, Limitée.
[illegible]



LE LIEUT.-COL. A.-E. LABELLE,
Commissaire du Hâvre, gérant et directeur de la Cie St-Lawrence Flour Mills.
1913

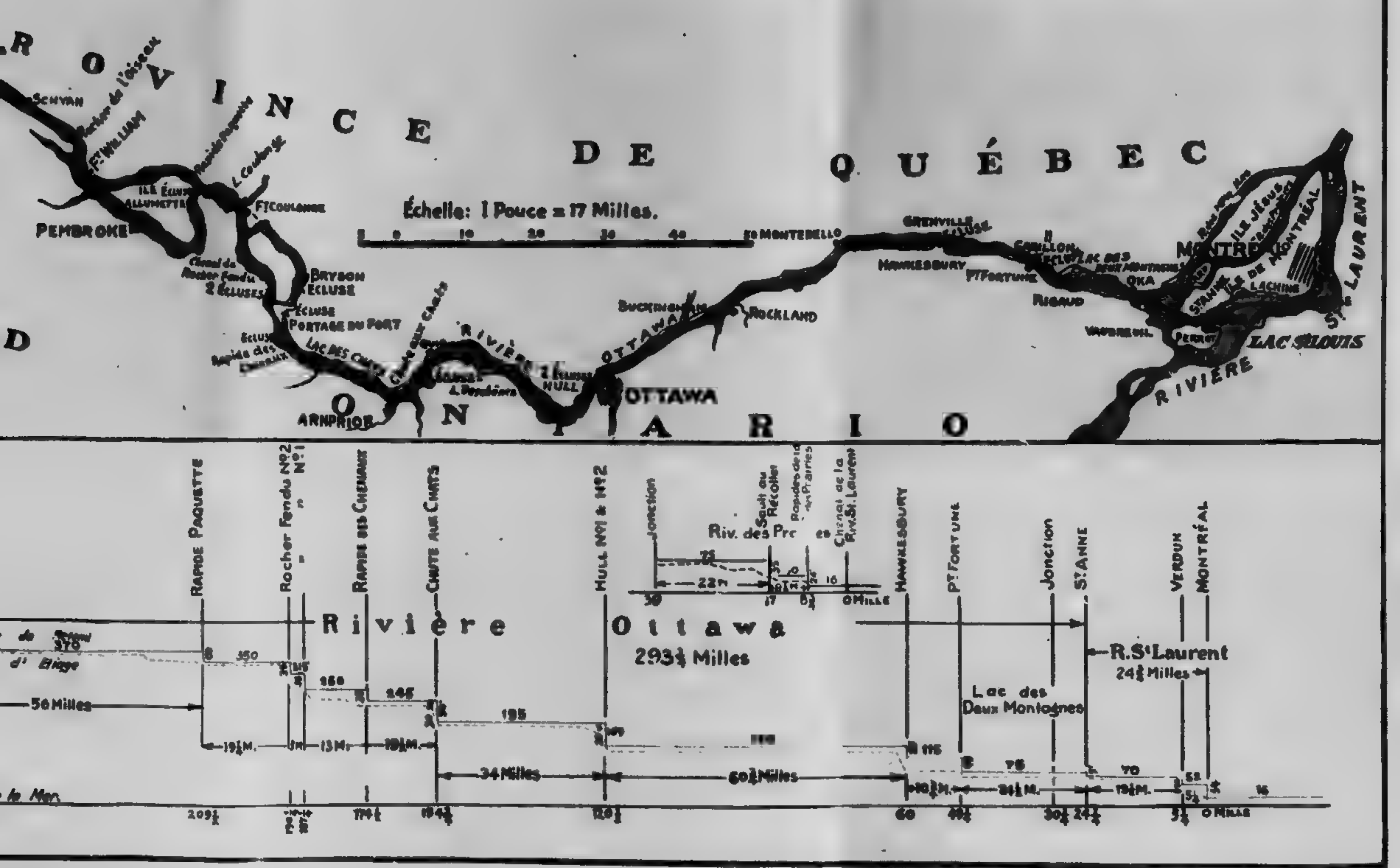


"Le premier de ces facteurs", ajoutait-il, "est d'ailleurs dien la frontière du bassin commercial de ces ports.



Prime offerte par la "CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL" en souve

"Le premier de ces facteurs",



L" en souvenir de la délégation à Ottawa, le 15 avril 1914, en faveur du "Canal de la Baie Georgienne".

La E

Directeu

504, rue
750, rue
Coin ru
1398, r
946, rue
381, rue
Coin de

Montré
déposan

écoliers,

De

Les

Insur

DEUXIEME PARTIE

Introduction

Le but de cette étude n'est pas d'anticiper le rapport de la Commission de la Baie Georgienne, ni de répondre aux dix-huit questions qui lui ont été posées par le Gouvernement; mais simplement, d'analyser le projet de la jonction des Grands Lacs au Port de Montréal par un canal de grande navigation. Elle vise également à rappeler, une fois de plus, à ceux qui se préoccupent de ce grand problème national, quelques-unes des raisons qui doivent nous faire préférer la route de l'Ottawa et de la rivière aux Français, à la route de la vallée du Saint-Laurent.

Pourquoi n'aurions-nous pas, au Canada, une Commission des Voies de Communication permanente qui correspondrait, par exemple, au "Conseil Général des Ponts et Chaussées" en France? Ce bureau aurait pour mission de formuler à l'avance une politique de développement de nos voies de transport et en plus d'apprécier toutes les demandes de travaux publics. Toutefois, nous regrettons, par crainte des atermoiements, que le Gouvernement ait jugé à propos de faire étudier par une Commission le projet d'amélioration de nos voies de transport le plus apparemment viable et le plus universellement approuvé.

D'aucuns prétendent qu'il est surtout regrettable que le côté économique des projets du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Canal Welland n'ait pas été étudié avec le même soin. Il est certain qu'ils n'auraient pas pu passer au crible d'un examen sérieux, et le Canada ne serait pas aujourd'hui lancé dans deux entreprises qui n'atteindront pas le but économique visé et qui n'auront peut-être pas tout le succès politique qu'on en attend.

Il est consolant de penser que le projet du Canal Maritime de la Baie Georgienne peut subir victorieusement l'examen économique qu'on lui impose et qu'une fois cette dernière étape franchie, le Gouvernement ne pourra différer plus longtemps le commencement de cette grande entreprise nationale.

"Trois facteurs principaux dans l'ordre matériel", disait Pierre Leroy Beaulieu, prédisposent un pays à l'industrie: la présence de nombreuses matières premières, la production à bon marché et en abondance de la force qui sert à les transformer, enfin l'existence de voies de communication à grand débit qui permettent de transporter à peu de frais et les matières brutes dont l'industrie a besoin et les articles manufacturés qu'elle fabrique."

"Le premier de ces facteurs", ajoutait-il, "est d'ailleurs le moins important, comme le prouve l'exemple de l'Angleterre qui importe un bon tiers des minerais de fer qu'elle jette dans ses hauts fourneaux, qui produit fort peu d'autres métaux, peu de laine, point de coton, et qui est, cependant, le premier pays du monde pour l'industrie en général et en particulier pour l'industrie métallurgique et l'industrie textile, parce que ses mines lui fournissent à bon compte d'énormes quantités de charbon, parce que la mer pénètre profondément et permet d'apporter à très peu de frais les matières premières les plus diverses jusqu'au coeur même du pays."

Nous sommes donc infiniment mieux partagés que l'Angleterre; nous possédons des matières premières variées, du charbon, des forces hydrauliques en abondance, et la grande navigation pénètre déjà à plus de 1,000 milles de l'embouchure du fleuve Saint-Laurent. De plus, il est en notre pouvoir de prolonger cette pénétration jusqu'à Port Arthur, et de reculer par le fait même la limite du bassin commercial du Port de Montréal presque jusqu'au versant oriental des Montagnes Rocheuses.

Le commerce extérieur du Canada se chiffrait en 1913 à un billion de dollars et correspondait à peu près à $125.00 par tête. Comparé à ces chiffres, le commerce extérieur de l'Angleterre (Royaume-Uni) est de $125.00 par habitant, celui de l'Allemagne à $67.00 et celui des Etats-Unis de $41.00, par tête. L'expédition de nos produits vers les ports et la distribution des arrivages dans "l'hinterland" créent un mouvement de marchandises important. En plus, comme aucune des provinces du Dominion ne peut se suffire à elle-même, les échanges interprovinciaux viennent sans cesse grossir le volume de ces transports.

Comme les distances à parcourir sont considérables, les frais de port sont une proportion importante du coût des produits rendus entre les mains du consommateur. Il est donc rationnel de rechercher à améliorer, par tous les moyens économiques, nos voies de communication, à réduire les frêts et à laisser entre les mains des expéditeurs et des armateurs canadiens le transport de nos marchandises.

Sans vouloir nous solidariser avec la thèse de "l'arête vive du coin", (the thin edge of the wedge) développée à satiété pendant la campagne électorale de 1911, nous sommes cependant ennemis de toute voie navigable ou ferrée qui tendrait à dériver vers les ports américains le trafic canadien et à reculer plus avant en territoire canadien la frontière du bassin commercial de ces ports.

Chapitre Premier

L'histoire de la découverte et l'étude de la route de la Baie Georgienne

Ce fut le 28 juillet 1615, que Samuel de Champlain accompagné d'un interprète et de dix indiens, déboucha par la rivière aux Français dans les eaux dela Baie Georgienne. Le but de ce voyage était de visiter les chefs Hurons dans leur bourgade et de former une alliance contre les Iroquois. Cette bourgade était située sur le lac Simcoe (sur le tracé du canal Trent) entre le lac Huron et le lac Ontario, et ce furent les guides Hurons qui montrèrent à de Champlain la route septentrionale qui suit la rivière Ottawa du lac Saint-Louis jusqu'à Mattawa; remonte la rivière Mattawa jusqu'à sa source; franchit le faîte de partage qui sépare les bassins de cette rivière et de la rivière des Français; traverse le lac Nipissing; descend la rivière des Français et débouche dans la Baie Georgienne.

Pendant plus de deux siècles, cette route fut la seule suivie par les missionnaires, trappeurs et coureurs des bois qui voyageaient entre le lac Huron et Montréal, et après la cession du Canada, les Ingénieurs Royaux s'attachèrent à la développer au moins jusqu'à Bytown.

En 1856, M. Walter Shanly, ingénieur civil, reçut du Gouvernement des provinces unies, le mandat d'explorer toute la route Georgienne en prévision de l'établissement d'une voie navigable de 10 pieds de mouillage. Shanly ne put faire qu'un examen partiel, mais fit tout de même un rapport qui prévoyait une dépense de $24,000,000, préconisait le surhaussement de 23 pieds du plan d'eau du lac Nipissing et prenait le bassin versant du lac comme source d'alimentation du bief de partage.

En 1858 et plus tard en 1897, T. O. Clarke, un autre ingénieur de renom, poussa plus à fond les études de la voie d'eau de l'Ottawa et de la rivière des Français. Lors de sa première exploration, Clarke préconisa un canal de 18 pieds d'eau, mais dans son dernier rapport, il porta cette profondeur à 14 pieds. Il choisit également le bassin du lac Nipissing comme source d'alimentation du bief supérieur; avec cette différence, qu'il proposait la retenue du lac Nipissing à 10 pieds seulement au-dessus de la côte des eaux hautes, l'abaissement à ce niveau des lacs à la Truite et à la Tortue et le surhaussement des eaux du lac Talon de 21 pieds. D'après cette solution, le seuil se trouvait formé par une nappe d'eau de 57 miles de longueur approvisionnée en eau par l'apport pluvial d'une superficie de 3,165 milles carrés.

En 1898, A. F. McLeod fit une nouvelle étude pour le compte d'une compagnie anglaise la Montreal and Ottawa Georgian Bay Co. en vue de l'établissement d'une voie navigable de 21 pieds. McLeod adopta la solution de Clarke et rejeta l'idée de Shanly de surélever le lac Nipissing jusqu'au niveau des lacs à la Truite et à la Tortue.

En 1903, M. George Y. Wisner, ingénieur américain, ancien membre du "United States Board of Engineers on Deep Waterways", fut appelé à corroborer le rapport de M. A. F. McLeod; Wisner estima à $85,000,000 le coût de l'aménagement d'une voie d'eau de 20 pieds et déclara que cette route attirerait, dès son ouverture, un trafic de 8 à 10,000,000 de tonnes."

En 1904, le Ministère des Travaux Publics confia à M. Arthur Saint-Laurent, un de nos ingénieurs les plus distingués, le soin de faire les relevés et études techniques nécessaires pour préparer le devis estimatif du coût d'établissement d'une voie d'eau navigable de 22 pieds de profondeur.

M. Saint-Laurent fit rapport [illegible]908 que le coût probable d'une telle route serait de [illegible]00,000, en passant par la rivière des Prairies et de $10[illegible]00,000 si la route suivait le lac Saint-Louis et les rapides Lachine.

Les solutions Shanly, et Clarke-McLeod pour l'établissement du bief de partage étaient mises de côté et une nouvelle solution était adoptée qui assurait à la fois une alimentation suffisante en eau et une construction rapide.

L'idée Saint-Laurent-Chapleau consistait à maintenir le lac Nipissing au niveau moyen des crues et à former le bief supérieur des lacs à la Truite, à la Tortue et Talon. Cette solution ajoutait, il est vrai, deux écluses, mais elle épargnait l'excavation d'une tranchée considérable entre les lacs Nipissing et à la Truite, et permettait d'avancer l'ouverture de la route de plusieurs années. En plus, afin d'assurer l'alimentation en eau du bief de partage, ce projet prévoyait la dérivation des eaux de la rivière Amable du Fond dans le bassin du seuil.

Voilà en raccourci, ce que l'on sait de la découverte et de l'étude de cette grande route maritime de la Baie Georgienne. Avec ces premiers jalons, nous pourrons poursuivre notre étude, afin de bien mettre en lumière ce grand projet. Ainsi tous ceux qui auront lu ces lignes seront ensuite en état de discuter et d'éclairer leurs concitoyens.

Chapitre Deuxième

Ce que c'est que le Canal de la Baie Georgienne

Nous allons maintenant étudier sous ses divers aspects ce que c'est que ce projet de la route maritime de la Baie Georgienne, et pour plus d'intelligence, nous avons cru étendre cette étude au système général des canaux du Canada.

HISTORIQUE DU DEVELOPPEMENT DES CANAUX DE JONCTION ENTRE LES GRANDS LACS ET LES PORTS DE MONTREAL ET DE NEW-YORK. (1)

Le seul canal de navigation qui existait au Canada lors de la prise de possession par les Anglais était situé près de Montréal. Il avait été commencé en 1700 par le supérieur des Sulpiciens, M. Dollier de Casson, dans le but de permettre aux canots de franchir les rapides de Lachine et de se hisser jusqu'au niveau du lac St-Louis.

En 1779, le Capitaine Twiss, des Ingénieurs Royaux, entr[illegible]it sur le St-Laurent la construction de canaux et d'éc[illegible]s qui devaient permettre aux bateaux venant de York de franchir les rapides entre le lac St-François et le lac St-Louis.

Ces travaux terminés en 1783 furent repris de 1800 à 1805 par le Colonel Gother Mann, des Ingénieurs Royaux, qui fit approfondir les canaux et augmenter les dimensions du [illegible] des écluses.

Vers 1810, la rivalité entre les ports de New-York et de Montréal était déjà très grande, et un historien du temps raconte que le prix de transport d'un baril de farine de Cayuga à Montréal, était de $1.50 tandis qu'il fallait payer $2.50 pour le rendre seulement à Albany.

Les leçons de la guerre de 1812-1814 entre les Etats-Unis et l'Angleterre poussèrent le Colonel Gother Mann à abandonner la route du St-Laurent et à chercher une voie de communication plus sûre entre le Bas et le Haut-Canada.

De 1814 à 1816, le St-Andrews' Steam Forwarding Company construisit une écluse en bois à Vaudreuil pour racheter la chute entre le lac des Deux-Montagnes et le Fleuve St-Laurent.

C'est en 1819 que le Colonel Mann commençait la construction d'un réseau de voies navigables connues sous le nom de "Canaux Militaires". Ce réseau comprenait les canaux de Carillon, Chute à Blondeau et Grenville sur l'Ottawa et le canal Rideau sur la rivière du même nom qui reliait Bytown à Kingston et débouchait sur le lac Ontario. La construction de ces canaux (terminé en 1843) fut faite aux frais des deux Provinces par les Ingénieurs Royaux et le Gouvernement Impérial en conserve l'entretien et le contrôle jusqu'à 1857.

Le projet de relier par un canal le lac Erié à la rivière Hudson fut mentionné pour la première fois en 1803 par le Gouverneur Morris. Cette idée fut d'abord regardée comme "l'élucubration d'un cerveau excentrique" (an effusion of an eccentric mind), toutefois en 1808, la législature vota un crédit de 600 dollars pour faire l'examen de la route. En 1811, une Commission fut nommée pour étudier la question et en 1812, la législature passait une loi qui autorisait une dépense de 5,000,000 de dollars; cette loi fut ensuite revoquée dès le commencement de la guerre avec la Grande-Bretagne.

En 1816, De Witt Clinton, gouverneur de l'Etat de New-York, saisissait de nouveau la législature d'un projet de loi décrétant la construction du canal Erié entre Buffalo et Albany. Ce projet fut adopté, les travaux commencés en 1817 et en 1825 le Gouverneur, parti de Buffalo, se rendait à New-York en suivant la voie d'eau nouvelle et venait en grande pompe déverser dans l'Atlantique l'eau du lac Erié. Le canal Oswego reliant le lac Ontario au canal Erié, à Syracuse, fut construit pendant la période de 1825 à 1828.

En 1821, le Gouvernement Canadien poursuivant sa politique de canaux militaires, reprenait les travaux entrepris par les Français entre Montréal et le lac St-Louis et terminait le canal Lachine en 1825.

Comme on le voit les Ingénieurs Royaux avaient abandonné depuis 1805 les canaux qui pouvaient desservir

(1) Ces notes historiques sont empruntées aux écrits de M. Ernest Marceau, ingénieur civil des canaux de la Province de Québec, au rapport de la "United States Deep Waterways Commission" et au "Story of the Great Lakes", par Channing et Lansing.

uniquement la route du St-Laurent et ce n'est qu'en 1824 qu'une Compagnie à commanditaires entreprit la construction du canal Welland qui devait racheter la dénivellation entre le lac Ontario et le lac Erié. Il est assez intéressant de constater que même dès son origine, le canal Welland fut la route des intérêts privés et le fait mérite d'être noté.

Les Ingénieurs Royaux s'attachèrent à unir par une voie d'eau le lac Ontario au lac Huron; ce canal commencé en 1833 avait pour point de départ Trenton et devait aboutir à la Baie Georgienne. Il ne fut pas terminé par le Gouvernement Impérial, mais repris de 1840 à 1867 par le Gouvernement du Haut-Canada.

En 1837, bien que le canal Welland fut ouvert à la navigation depuis huit ans, Lord Durham écrivait que l'Etat de New-York s'était emparé du commerce du Canada en reliant, par un canal, le lac Erié à la rivière Hudson et qu'il était opportun de développer nos voies navigables.

Le Gouvernement accepta la suggestion et construisit d'abord, en 1840, le canal de Ste-Anne, puis entreprit simultanément en 1842 l'approfondissement du canal Lachine et Welland et la construction des canaux de Beauharnois, Cornwall, Farran's Point, Rapide Plat, et Galops, sur le fleuve St-Laurent. Ces canaux terminés en 1848 avaient une profondeur minimum de 9 pieds et le sas des écluses avait deux cents pieds de longueur sur quarante-cinq de largeur. Le tirant d'eau disponible sur le canal Erié était alors 4 pieds, mais les Américains dans le but de neutraliser ces améliorations de la route du St-Laurent, portèrent à 7 pieds le mouillage d'eau de la voie Erié. Ces travaux se prolongèrent jusqu'à 1862 et réussirent si bien dans leur but que le plafond des canaux du St-Laurent dut être baissé à 14 pieds en-dessous du plan des eaux basses et le busc des écluses des canaux de l'Ottawa à 9 pieds en contre-bas du niveau d'étiage.

Cette politique d'augmentation du gabarit de nos canaux, fut inaugurée en 1878: en 1887 le Welland était terminé et en 1900 tous les autres canaux du St-Laurent, à part le Galops, étaient ouverts à la navigation. Le canal Galops fut achevé en 1903 et les canaux de l'Ottawa en 1904.

Notons ici en passant que le nouveau canal Welland et les autres nouveaux canaux du St-Laurent qui longent la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, furent établis du côté canadien, parallèlement aux anciens canaux de 9 pieds de profondeur, tandis qu'en territoire canadien le canal Beauharnois était remplacé par le canal Soulanges situé sur la rive opposée.

Vers 1873, les chemins de fer entre Buffalo et New-York commencèrent peu à peu à s'emparer du trafic du canal Erié. En 1876, la voie d'eau avait déjà perdu un tiers de son tonnage tandis que le trafic des chemins de fer s'élevait à 15 millions de tonnes soit plus de trois fois le tonnage du canal. Ce phénomène ne fit qu'aller en s'accentuant à cause des progrès dans l'exploitation des chemins de fer et la stagnation des méthodes employées sur le canal Erié. Ainsi en 1903, le touage des bateaux se faisait encore par chevaux et les dimensions des écluses et du canal n'avaient pas été modifiées depuis 1862.

Le Congrès américain en juin 1897 créait le "United States Board of Engineers on Deep Waterways", et autorisait les crédits nécessaires pour étudier différents tracés de voies d'eau entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique. La Commission avait ordre de préparer des devis estimatifs de chaque projet en tablant sur des profondeurs de 21 pieds et de 30 pieds. La Commission dépensa 485,000 dollars et son rapport fut présenté au Congrès en décembre 1900: ce document contenait l'étude et l'estimation de plusieurs tracés différents, mais ne recommandait pas une route plutôt qu'une autre admettant implicitement que cette voie de grande navigation était en territoire canadien.

Les routes étudiées furent les suivantes:

Canal maritime de Niagara, reliant le lac Erié au lac Ontario; deux projets connus sous les noms de tracé Lasalle-Lewiston et tracé Tonawanda-Olcott.

Route Oswego-Mohawk, qui avait comme point de départ Oswego à l'extrémité sud-est du lac Ontario et empruntait la rivière Mohawk pour déboucher dans la rivière Hudson près d'Albany.

Route St-Laurent-Champlain, qui descendait le fleuve St-Laurent jusqu'au pied du lac St-François, puis atteignait le lac Champlain par un canal entièrement en tranchée. Le tracé traversait ensuite le lac et le canal Champlain et suivait la rivière Hudson jusqu'à New-York. Ce dernier projet nécessitait l'aménagement de la rivière Hudson en amont aussi bien qu'en aval de la ville d'Albany.

En novembre 1903, les citoyens de l'Etat de New-York décidèrent par un vote de 673,010 contre 427,698 de dépenser la somme de $101,000,000 pour creuser le canal Erié à 12 pieds et permettre aux bateaux de 2,000 tonnes de chargement d'aller de Buffalo à New-York. Ces travaux sont en marche depuis plusieurs années et il est probable que le canal sera ouvert à la navigation dans quelques mois.

Du côté canadien, le Gouvernement nomma, en 1904, une commission d'ingénieurs pour étudier à nouveau le tracé de la route Georgienne. Les résultats des travaux de cette Commission ont été consignés dans un volumineux rapport paru en 1908 et qui représente, peut-être, le document technique le plus sérieux qui ait été publié au pays.

Depuis, nos différents Gouvernements semblent s'être désintéressés du projet et en 1912, la Chambre, à la demande du Ministre des Chemins de Fer, a voté des crédits pour approfondir une quatrième fois le canal Welland. Evidemment on ne peut pas voir à nouveau les dimensions des vaisseaux déborder celles des écluses puisqu'on a prévu des sas de 800 pieds de longueur, par 80 pieds

de largeur, et 20 pieds de profondeur.

Comme on le voit, les raisons qui guidèrent notre politique des voies de transport par eau furent tantôt d'un ordre militaire et tantôt dans un but apparemment commercial. La route de l'Ottawa fut choisie parce qu'elle était en territoire canadien, mais malheureusement, elle ne fut jamais aménagée d'une façon intégrale. La route du St-Laurent, au contraire, fut développée au maximum pour son époque et eut toujours en profondeur un avantage marqué sur la route du canal Erié. Malgré toutes ces améliorations, nous voyons chaque année un pourcentagge toujours plus élevé des expéditions de froment de Port Arthur se diriger vers Buffalo et New-York, et il est peu probable que les travaux en voie d'exécution sur la route Welland puissent modifier cet état de choses.

ROUTES DE JONCTION ACTUELLES NAVIGABLES OU FERREES ENTRE LES GRANDS LACS ET LES PORTS DE MONTREAL ET DE NEW-YORK.

Dans le but d'étudier ces différentes voies de communication, nous allons examiner le parcours suivi par le froment canadien ou américain à destination de Liverpool. Nous choisissons de préférence le blé, d'abord parce que sa vente constitue une de nos principales sources de richesse et ensuite parce que sa manutention facile permet de le transborder des bateaux dans les wagons et vice versa, plus facilement que les autres marchandises qui se transportent en vrac.

1° Le blé, à destination de Liverpool, peut être transporté par chemins de fer jusqu'aux ports d'expédition. Ce tonnage n'est pas très important; en général le blé est amené en wagons jusqu'aux ports des lacs Supérieur ou Michigan et mis en silos pour être ensuite expédié par bateaux capables d'une cargaison de 2,500 à 15,000 tonnes.

2° Les bateaux de 2,500 tonnes de chargement ont un tirant d'eau de 14 pieds et peuvent se rendre jusqu'à Montréal en passant par le canal Welland et les canaux du St-Laurent.

Les cargo-boats dont la calaison en charge est supérieure à 14 pieds et moindre que 20 pieds se rendent en droiture soit aux ports de la Baie Georgienne, soit à Port Colborne, soit à Buffalo, où les grains sont de nouveau mis en silos pour être ensuite transportés de la façon suivante:

Des ports de la Baie Georgienne, expédition sur Montréal par voie ferrée.

De Port Colborne, transbordement dans les bateaux à petit tonnage qui empruntent la route des canaux du St-Laurent jusqu'à Montréal.

De Buffalo, expédition sur New-York soit par le canal Erié dont le mouillage est actuellement de sept pieds, soit par voie ferrée vers New-York, Boston, Philadelphie ou Baltimore, qui sont tous des ports d'expédition pour l'Europe. Le pourcentage de blé canadien expédié par Buffalo et les ports américains suit une courbe ascensionnelle accentuée, et a dépassé 50 pour cent pendant la saison de navigation dernière. Le volume des grains ainsi détournés dans des quilles américaines en 1913 se monte à plus de 71,000,000 de bushels: en tablant sur un frêt de 17 cents par bushel, de Port Arthur à Liverpool, on voit que cette dérivation représente une perte de douze millions de dollars par année partagée entre les compagnies de chemins de fer et les armateurs canadiens et anglais.

VOIES NAVIGABLES EN AMENAGEMENT OU EN PROJET.

Voies en aménagement.

Approfondissement du canal Erié et du canal Oswego à 12 pieds; navigation pour bateaux jugeant 2,000 tonnes brutes. Voie d'eau reliant les lacs Erié et Ontario à la rivière Hudson.

Quatrième creusement du canal Welland à 30 pieds d'eau sur le busc des écluses; navigation pour bateaux de 15,000 tonnes de cargaison ou canal qui rachète la chute Niagara située entre le lac Erié et le lac Ontario.

En projet.

Tracé en territoire canadien.

Route maritime de la Baie Georgienne de 22 pieds de mouillage pour les plus grands cargo-boats des lacs, chargeant 15,000 tonnes et capables de transporter 500,000 bushels de froment en vrac. Route de grande navigation entre le lac Huron et l'océan Atlantique via Montréal.

Tracés en territoire américain.

Canal maritime entre lacs Erié et Ontario. Projet abandonné depuis que les travaux d'approfondissement du canal Welland ont été commencés.

Canal maritime Oswgeo-Mohawk, pour relier le lac Ontario à la rivière Hudson. Projet pratiquement mis de côté parce que le nouveau canal Erié emprunte une partie du tracé de la voie navigable projetée.

Tracés en territoire américain et canadien.

Etablissement de la route du Saint-Laurent au gabarit du nouveau Welland, entre le lac Ontario et le Port de Montréal. Projet canadien.

Canal maritime Saint-Laurent et lac Champlain. Même tracé que le précédent jusqu'au pied du lac Saint-François, à Valleyfield. Canal à travers les terres entre le lac Saint-François et le lac Champlain. Descente de la rivière Hudson jusqu'à New-York. Projet américain.

AMENAGEMENT DES RIVIERES OTTAWA, MATTAWA ET DES FRANÇAIS AU DOUBLE POINT DE VUE DE LA NAVIGATION ET DES FORCES [redacted]

Les rivières qu'emprunte le tracé de la Route Georgienne sont la rivière Ottawa, la rivière-Mattawa et la rivière des Français. Ces cours d'eau sont divisés par une succession de bassins, (appelés encore biefs, fosses ou mouilles), de plus ou moins grande étendue, séparés les uns des autres par des hauts-fonds (dit aussi seuils ou maigres), sortes de barrages naturels formés par les exhaussements du lit de la rivière. En aval de ces barrages naturels, l'eau coule en rapides dont la pente dépasse, quelques fois de beaucoup la pente moyenne de toute la rivière.

L'aménagement de ces rivières en prévision d'une grande navigation comporte la concentration des chutes et des rapides au moyen de barrages soit en béton, soit en pierres perdues. Ces barrages ont pour effet de créer en amont une nappe d'eau à pente négligeable et de rendre presque nulle la vitesse du courant. Ces biefs sont reliés entre eux par des écluses généralement situées au droit des barrages et constituant les tronçons du canal proprement dit. Le reste du tracé emprunte le cours des rivières, et la cuvette du chenal est prévue de façon à permettre aux bateaux de marcher à grande allure.

Il est évident que la concentration de rapides longs en chutes abruptes au droit des barrages, rend immédiatement exploitables, au point de vue des Forces Motrices des différences de niveau qui seraient sans cela restées inutili-[redacted]

L'on voit donc que la dénivellation de ces rivières qui crée obstacle à la navigation, permet par contre d'escompter la mise en valeur des prodigieux gisements de houille blanche constitués par ces cours d'eau.

La puissance hydraulique disponible en ce moment sur le parcours de la voie d'eau projetée est de 240,000 C.V. dont pas plus de 100,000 C.V. économiquement utilisables: la régularisation du régime de la rivière Ottawa et la construction des barrages en vue de la navigation, permettront de disposer de 1,000,000 de C.V. dans des conditions financières très avantageuses.

La distance qui sépare la Baie Georgienne de Montréal, par la voie d'eau projetée, est de 440 milles. La différence d'altitude entre le lac Huron et le bief de partage est de 98 pieds et sera rachetée par quatre écluses de 21 pieds à 29 pieds de chute. La descente du bief de partage à Montréal, soit 659 pieds, se fera au moyen de 23 écluses dont trois en cascades, aux deux chutes du Paresseux et au rapide de Rocher Capitaine, ce qui réduit le nombre de biefs à 23.

Les dimensions des sas d'écluses seraient les suivantes: longueur nette entre les musoirs des portes 650 pieds, largeur entre les murs 65 pieds, et d'une profondeur d'eau

UN RIVAL DU PORT DE MONTREAL



Le port de Duluth, qui accapare une grande partie du trafic canadien venant de Port-Arthur et Fort-William.

de 22 pieds au-dessus des buscs des portes. Ces sas ont un volume suffisant pour passer les plus gros cargoboats des lacs. Le "W. Grant Morden", dont la mise à eau s'est faite tout dernièrement, à Port Arthur, mesure 625 pieds de longueur hors tout et 60 pieds de largeur au maître couple. Sa cargaison est de 500,000 bushels de grains, soit le chargement de 520 wagons de chemins de fer, ou le tonnage transporté par 13 convois formés de 40 wagons chacun. Du reste ces dimensions des sas d'écluses n'étaient pas considérées comme définitives puisque le rapport indiquait que le coût d'établissement des écluses serait augmenté de $11,000,000 de dollars si l'on adoptait les dimensions suivantes: longueur nette entre les portes 800 pieds, largeur entre les bajoyers 75 pieds et une hauteur d'eau de 24 pieds au-dessus du seuil des vantaux.

Sur un parcours total de 440 milles, il n'y a en réalité que 28 milles de navigation par canaux, proprement dite; comme chaque écluse simple, avec ses murs d'approches, a une longueur hors tout de près d'un mille, on peut dire qu'à part le trajet nécessaire pour franchir les chutes tout le reste du tracé suit le cours des rivières. Grâce au relèvement du plan d'eau dans les sections où les rives sont hautes, et le terrain qui serait submergé de peu de valeur, on créerait dans les différents bassins qui réunissent les écluses une voie d'eau profonde très facilement navigable. On compte sur le parcours 346 milles de navigation dans des chenaux dont la largeur au plafond varie entre 300 pieds et 3,000 pieds. Le reste du tracé, soit 66 milles, exigerait un approfondissement par dragage et les chenaux dont les bords seraient submergés seraient creusés de 300 pieds de largeur au plafond avec une profondeur minimum de 22 pieds.

D'aucuns se sont complus à décrire le tracé de la Route Georgienne comme tortueux, cependant, le rapport indique qu'il n'y a que 116 courbes dont 77 d'un mille de rayon et 39 d'un demi-mille de rayon. Les expériences faites sur la rivière Sainte-Marie, par les ingénieurs du Board Consultant du Canal Panama, ont démontré que les grands transports des lacs suivent, sans ralentissement de vitesse, un chenal d'un rayon de courbure d'un mille, et que dans les courbes d'un demi-mille de rayon, ils peuvent encore facilement chenaler à 8 milles à l'heure. Ces expériences furent faites dans une courbe dont le rayon était d'environ un tiers de mille. Le chenal d'approche était de 300 pieds de largeur et de 20½ pieds de profondeur et plusieurs des bateaux tiraient plus de 19 pieds d'eau, un, entre autres, avait une calaison de 19 pieds 8 pouces. Le mouillage prévu pour la Route Georgienne est d'un minimum de 22 pieds pour les 66 milles de chenal dragué; cette profondeur assurant une revanche d'un pied et demi à deux pieds, entre la sole des bateaux à enfoncement maximum et le plafond du canal, permettrait aux cargo-boats transitant de maintenir une allure assez voisine de leur vitesse maximum qui est de 10 à 12 milles à l'heure.

C'est en tablant sur ces expériences et sur les opinions des capitaines des navires des lacs que les ingénieurs de la Commission d'étude de la Route Maritime de la Baie Georgienne en sont arrivés à supputer à 70 heures le temps de transit d'un bateau depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'au port de Montréal.

Le projet d'aménagement intégral de l'Ottawa en vue de la grande navigation a, dès son origine, été l'objet d'attaques violentes et quasi-inexplicables de la part des habitants du sud et du sud-ouest de l'Ontario.

Depuis quelques années, des compagnies américaines concessionnaires de droits riverains sur les bords du Saint-Laurent sont venues insidieusement se mêler à la lutte. N'ayant pu obtenir ni à Washington, ni à Ottawa la permission d'établir, en travers du Saint-Laurent, les barrages nécessaires à l'aménagement de leurs usines hydro-électriques, elles visent à faire construire ces ouvrages par le Gouvernement canadien. Dans ce but, elles préconisent l'approfondissement du canal Welland et des autres canaux du Saint-Laurent de préférence à la construction du canal maritime de la Baie Georgienne.

Nous avons vu que leurs efforts avaient partiellement abouti et que le creusement du Welland était commencé. Il n'est pas encore question, du moins en Chambre, de la mise des canaux du Saint-Laurent au même gabarit, mais il ne fait pas doute que cette demande sera faite sous peu. Envisagé au point de vue canadien, l'approfondissement du canal Welland, seul, est une entreprise morte-née économiquement. Ce projet ne peut donc être défendu que si l'on considère le Welland comme le premier tronçon d'une voie d'eau profonde empruntant le cours du Saint-Laurent pour relier le port de Montréal aux ports des Grands Lacs.

Les deux projets en opposition sont donc la route maritime de la Baie Georgienne et la route du Saint-Laurent pour relier le port de Montréal aux ports des Grands Lacs.

Les deux projets en opposition sont donc la route maritime de la Baie Georgienne et la route du Saint-Laurent portées toutes deux au gabarit normal des chenaux qui relient entre eux les Grands Lacs. Les besoins industriels du pays ne justifient pas en ce moment, l'établissement simultané de ces deux voies d'eau et la construction de l'une retarderait d'un demi siècle l'aménagement de l'autre. L'analyse et la comparaison de ces deux projets s'imposent donc.

ROUTE DE LA BAIE GEORGIENNE COMPAREE A LA ROUTE APPROFONDIE DU SAINT-LAURENT.

Un coup d'oeil jeté sur une carte du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent révèle immédiatement que si l'on prend le Sault Sainte-Marie comme point de départ et Montréal pour objectif, la route de l'Ottawa offre la voie la plus direct. Un examen plus minutieux nous fournit les renseignements suivants.

Distance du Sault Sainte-Marie à Montréal:

Par la route du Saint-Laurent. . . .	943 milles
Par la route de l'Ottawa.	661 milles
Différence en faveur de l'Ottawa	282 milles

Ces chiffres sont irréfutables, mais on s'efforce d'en diminuer la portée en disant d'abord, que la navigation sur les lacs permet des vitesses beaucoup plus grandes que sur les rivières. On prétend ensuite que si deux bateaux d'une vitesse maximum de 12 milles à l'heure partaient en même temps du Sault Sainte-Marie, l'un suivant la vallée du Saint-Laurent et l'autre empruntant le tracé de la Baie Georgienne, ces deux navires arriveraient ensemble à Montréal. Partant de cette hypothèse, on en conclut qu'il serait possible de transporter des marchandises à aussi bon compte par la route du Saint-Laurent que par la route Georgienne. Si on admet ce fallacieux raisonnement, on est forcé de dire, étant donné qu'on table sur un voyage complet, que le transport d'une marchandise à 564 milles de distance ne représente pas de dépense. Le prix du frêt par bateau est fonction, non seulement de la durée du transport, mais aussi de la quantité de combustible dépensée. La consommation de combustible varie environ comme le cube de la vitesse; c'est-à-dire qu'un navire marchant à une vitesse deux fois plus grande qu'un autre bateau de même puissance, consume huit fois plus de charbon. Supposons, par exemple, (ce qui est douteux), que nos deux cargo-boats se rendant en droiture du Sault Sainte-Marie à Montréal arrivent en même temps; le bateau qui aurait suivi la route du Saint-Laurent aurait été obligé, pour exécuter ce tour de force, de consumer trois fois plus de charbon.

Sur tous les autres points, la supériorité de la route Georgienne est encore plus frappante.

Examinons d'abord le coût d'établissement: en 1902, Georges Y. Wisner avait calculé que l'aménagement de la route Georgienne coûterait $85,000,000; deux ans plus tard, il affirmait devant la Commission Royale des Transports que l'aménagement intégral du Saint-Laurent coûterait $200,000,000. Ces chiffres sont éloquents: donnés à peu près à la même époque par un homme dont la réputation était mondiale, et qui avait été à même d'étudier à fond les deux projets, ils ont toute la force d'une condamnation sans appel. Il faudrait donc, pour justifier l'approfondissement du Saint-Laurent qu'on put tabler sur une diminution de frêt et sur une bénéfice dépassant chaque année de $6,000,000 l'économie et le gain apportés au pays par la Route Georgienne.

Nous avons vu plus haut que le taux de frêt serait nécessairement plus élevé par le Saint-Laurent. L'établissement de la route Georgienne amènerait des avantages plus considérables que n'en procurerait le creusement du Saint-Laurent, à ce point que sa construction serait justifiable même si son coût d'aménagement était de cinquante millions plus élevé que celui de la route internationale en [redacted]

Le trafic en provenance ou à destination des ports canadiens du lac Erié, du lac Ontario et du Saint-Laurent est très bien desservi par les canaux actuels de 14 pieds de mouillage. Le trafic de bout en bout, c'est-à-dire, le trafic partant de l'extrémité occidentale du lac Supérieur et cherchant les ports d'expédition pour l'Europe est le seul qui demande une voie d'eau plus profonde. En aménageant la route de l'Ottawa, on ajoute à ce réseau de 14 pieds, une nouvelle voie d'eau de 22 pieds, en territoire canadien, tandis que le creusement du Saint-Laurent nous laisse avec une seule route profonde, partie en territoire américain. Les riverains de la route Georgienne, à l'ouest d'Ottawa, n'ont pas de communication par eau avec les centres industriels tandis que les habitants de la vallée du Saint-Laurent sont amplement servis.

Les dangers de la navigation sur les lacs sont extrêmes. Chaque automne nous apporte une liste formidable de sinistres arrivés sur les Grands Lacs: les pertes de vies dans les cinq dernières années se montent à 507 dont 258 pendant la saison de 1913. Pendant cette saison, il y eut 31 navires de perdus dont 19 ont sombré pendant la tempête des premiers jours de novembre. Le *Marine Review* de Cleveland estime comme suit les pertes subies par les armateurs et les assureurs durant cette tempête:

Dix-neuf navires perdus.	$3,168,000
Vingt navires avariés.	509,000
Perte totale pour les assureurs et armateurs.	$3,677,000

La vallée de l'Ottawa est protégée contre les vents violents qui soulèvent les Grands Lacs; en plus ce tracé évite le lac Erié, le moins profond des lacs et le plus sujet aux variations de niveau. En face des chiffres donnés plus haut, il ne fait pas de doute pour nous que les tarifs d'assurances seraient moins élevés pour les bateaux qui suivraient le tracé abrité de l'Ottawa que pour ceux qui affronteraient les tempêtes des Grands Lacs.

Si on envisage les deux projets au point de vue de la sécurité en temps de guerre, la balance panche encore en faveur de la route de la Baie Georgienne. En 1908, le Major Gascoigne, commandant en chef de la milice canadienne, appelé à examiner le côté militaire du canal de la Baie Georgienne, déclare qu'au point de vue stratégique, il était préférable à toutes les autres routes et qu'il exprimait là l'opinion des autorités impériales. Nous ne doutons pas qu'une consultation du Comité pour la défense de l'Empire ne ferait que renforcer ce jugement du Major Gascoigne, mais malheureusement il n'est pas question de consulter le Comité Impérial à ce sujet et les avocats de la route Georgienne sont par le fait même privés d'un appui qui devrait avoir quelque influence auprès des descendants des Loyalistes du Haut-Canada.

Ceux qui préconisent l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent de préférence à l'aménagement intégral de la route Georgienne sont obligés d'appuyer leur projet sur la certitude d'une paix éternelle entre les Etats-Unis et l'Angleterre ou le Canada.

Rien cependant dans l'histoire passée ou contemporaine des puissances en présence ne justifie cette conviction; il est indéniable que la paix qui règne depuis cent ans entre les Américains d'un côté et les Anglais et les Canadiens de l'autre est l'oeuvre du pacifisme de l'Angleterre beaucoup plus que de la tolérance de la politique des Etats-Unis.

CONCLUSIONS.

Comme nous l'avons dit au début, nous ne voulons pas entrer à fond dans l'étude économique du projet de la route Georgienne; toutefois nous désirons indiquer très brièvement, en nous en tenant au *trafic actuel* des grains et aux forces hydrauliques qui seraient immédiatement utilisées, les bénéfices qui découleraient de l'aménagement de cette nouvelle voie d'eau.

Rendement financier.

Bénéfices pour tous les expéditeurs: Economie de frêt sur expédition de 1913 113,000,000 bushels à 3 cents par bushel	$3,390,000
Blé expédié aux ports américains en 1913 et ramené vers Montréal par nouvelles voie. Déchargement et chargement 72,000,000 bushels à $7.25 les 1000 bushels..	522,000
Arrimage dans la cale des paquebots 72,000,000 bushels à $2.00 les 1000 bushels..	36,000
Bénéfices pour transporteurs canadiens. Frêt de Port Arthur à Liverpool 17 cents par bushel. Profit 20% sur 72,000,000 bushels à 17 cents..	2,500,000
Location de Forces Hydrauliques. 50% des forces disponibles louées à $1.00 du C.V.-an, 500,000 C.V.-an à $1.00 du cheval-an	500,000
Bénéfice total par an pour le Canada..	$6,948,000

Nous voici donc en face d'un bénéfice annuel de sept millions de dollars, c'est-à-dire, d'un revenu suffisant pour gager une dépense de premier établissement de cent quarante millions. Pour arriver à ce résultat, nous avons tablé sur les expéditions de froment de l'année 1913 et sur un trafic qui ne représente que 36% du tonnage total des canaux du Saint-Laurent. Cent treize millions de bushels ne représentent que 3,300,000 tonnes, de sorte que nous sommes loin du trafic de huit à dix millions de tonnes dont parlait M. Wisner. Si nous ajoutons au tonnage de froment que nous avons adopté cinq millions de tonnes et si nous calculions le revenu représenté soit par l'économie dans le prix de frêt ou le taux de péage, nous pourrions facilement augmenter notre revenu probable de trois ou quatre millions.

Nous sommes d'avis que de tous les grands travaux dont il est possible d'envisager la construction au Canada, aucun ne représente un caractère d'urgence aussi absolue que le Canal Maritime de la Baie Georgienne. Il s'est formé, sur ce point, un large mouvement d'opinion et la grande majorité des canadiens désirent la mise en marche de cette entreprise, non seulement dans le but de voir abaisser les prix de frêt, mais dans l'espérance de voir enrayer la puissance d'attraction des ports américains sur les produits de nos provinces de l'ouest.

Ceux qui supputent que l'Ottawa aménagé n'attirera pas un volume important de produits, mériteront un jour d'être classés par l'histoire avec ces économistes à courtes vues qui avaient prédit autrefois que les chemins de fer de l'ouest ne paieraient pas l'huile nécessaire au graissage des roues.



Chapitre treizième

Ce que la Chambre de Commerce a fait pour le projet du canal de la Baie Georgienne

QUAND en novembre 1895 la Chambre de Commerce remit à l'actualité le projet du Canal de la Baie Georgienne, l'opinion publique paraissait s'être désintéressée de ce grand problème, et l'intervention de notre Chambre eut le don de réveiller les énergies latentes, et de faire engager la bataille autour du projet.

La Chambre de Commerce avait mis cette question à l'étude à la suite d'une visite d'un M. McLeod Stewart, un des directeurs d'une compagnie dite "Du Canal de Montréal à Ottawa et la Baie Georgienne." Ceci se passait le 15 novembre 1895. M. Stewart avait fait part à la Chambre des projets de sa compagnie et donné un tracé du parcours de la route projetée. Cette question fut référée à un comité, qui soumit à la Chambre, réunie en assemblée générale le 14 février, le rapport suivant:

"Attendu que Montréal se trouvant à la tête de la navigation océanique et à 480 milles plus près des marchés d'Angleterre que New-York, les navires pouvant trouver chargement à Montréal et recherchant ce port de préférence;

"Attendu que les expéditions de grains venant de l'Ouest sont dirigées plutôt sur New-York que sur Montréal à raison des plus grandes facilités et du coût plus bas du transport."

"Attendu qu'il est d'absolue nécessité que Montréal augmente son commerce avec l'étranger et devienne le point de distribution de la plus grande partie des céréales de l'ouest et du nord-ouest, et qu'en augmentant son commerce, il en résultera une plus grande prospérité pour cette ville et partant de là pour tout le pays."

"Attendu que la ville de New-York comprenant l'importance de ce commerce, a obtenu de la législature de l'Etat de New-York de faire élargir le canal Erié et ce, au coût probable de $10,000,000."

"Attendu que le moyen d'obtenir l'agrandissement du commerce de Montréal est de diminuer les distances entre les points de production et ceux de distribution et que le moyen de diminuer ces distances est la construction du canal de la Baie Georgienne et de l'Ottawa, lequel diminuera la distance entre Chicago et Duluth et le port de Montréal de 450 milles."

"Attendu qu'il est constaté qu'un raccourcissement de distance dans cette proportion, pourra effectuer une diminution dans le coût de transport d'au-delà de un centin par minot."

"Attendu qu'il est notoire que pour le transport des céréales, une diminution dans le coût de transport égale à 2-3 d'un centin, en faveur d'une route à suivre pour ce transport est celle suggérée par le tracé de la Compagnie du Canal de la Baie Georgienne et Ottawa

IL EST RESOLU:—

"Que cette chambre de commerce approuve unanimement le tracé de la Compagnie du Canal de la Baie Georgienne et Ottawa et demande aux gouvernements fédéral et provincial de donner tout l'appui et l'aide possible à la construction de ce canal, afin que le projet soit réalisé.

"Cependant cette Chambre, tout en appuyant le projet tel que soumis par le représentant de la Compagnie du Canal de la Baie Georgienne et Ottawa, croit devoir recommander que dans le cours de l'exploitation du canal ci-dessus mentionné, les tarifs de la compagnie soient soumis au même contrôle gouvernemental que ceux des compagnies de chemins de fer, sans que toutefois, ce contrôle soit de nature à nuire à l'exploitation avantageuse pour le commerce de transportation et pour le canal.

"Toutefois, cette Chambre reconnaît qu'il serait beaucoup plus désirable que cette improtante entreprise soit entièrement sous le monopole, soit dans les tarifs de péage ou de transport."

Comme on peut le constater à la lecture de cette résolution la Chambre adoptait le principe de la route Georgienne, mais elle recommandait deux choses très importantes, c'est à savoir:

1° Que les tarifs de la compagnie soient soumis au même contrôle gouvernemental que ceux des compagnies de chemins de fer.

2° Qu'il serait beaucoup plus désirable que cette importante entreprise soit entièrement sous le contrôle du gouvernement de la puissance, afin d'empêcher tout monopole, soit dans les tarifs de péage ou de transport.

De ce moment la sympathie et l'influence de la Chambre de Commerce de Montréal étaient acquises au projet du Canal de la Baie Georgienne, et jamais la Chambre ne s'est

départie de l'... ...de qu'elle avait prise ce jour-là.

D'année ... ou à peu près, et chaque fois que l'occasion lui en a été donnée notre institution s'est affirmée, et a demandé la réalisation de ce vaste projet.

Au cours des vingt ans qu'elle a étudié ce problème, bien des contre-projets ont été mis de l'avant, mais toujours convaincue de la supériorité de celui dont elle s'était fait l'irréductible champion, la Chambre de Commerce a poursuivi la lutte, comme elle la poursuivra tant que l'entreprise n'aura pas été mise à exécution.

Ainsi autant la Chambre a été favorable au projet du Canal de la Baie Georgienne, autant elle fut opposée à l'agrandissement du Canal Welland, parce que ces travaux,

Malgré qu'à la réception de chacune de ses résolutions la Chambre ait reçu la promesse que ses demandes recevraient la "plus sérieuse considération", le projet n'avançait pas. Le 11 mars 1912 la Chambre désignait son président M. Armand Chaput et son premier vice-président, le Lieut.-Col. A. E. Labelle, pour la représenter dans une grande délégation qui devait faire instance auprès du gouvernement en faveur du projet. Les délégués revinrent avec la déclaration de l'hon. M. Borden "qu'aucun des projets, celui "du Canal Georgien et celui du Welland ne serait poussé "avant que le gouvernement ne soit complètement renseigné "sur les résultats des travaux à entreprendre."

Cette déclaration est à retenir parce qu'on remarquera

Pour le parcours du Canal de la Baie Georgienne



Le chargement du grain à Fort-William. — La ville et le Board of Trade de Fort-William, qui n'ont aucun intérêt à favoriser plus la route Georgienne que la route du Saint-Laurent, sont d'opinion que la route Georgienne sera supérieure à toute route maritime.

en outre qu'ils coûteraient une somme fabuleuse, favoriseraient plutôt les Américains, dont les navires viendraient plus facilement faire concurrence à ceux du Canal dans le transport du grain.

Tour-à-tour le 4 mai 1900, le 15 juin 1904, le 26 décembre 1906, les 12 février et 4 novembre 1908, le 9 novembre 1909, les 26 février et 28 octobre 1910, le 15 novembre 1911 et le 8 mars 1912, la Chambre de Commerce a fait parvenir à Ottawa des résolutions énergiques pour demander d'une part la construction immédiate du canal georgien, et d'autre part pour protester contre l'agrandissement du Canal Welland.

plus tard qu'elle n'a pas eu de suite.

Le 20 mars 1912 MM. Chaput et Labelle, faisaient part à la Chambre de leurs démarches, et comme auparavant encore le premier ministre avait promis sa plus sérieuse considération.

Il était alors évident qu'il fallait à la Chambre redoubler d'énergie, si elle voulait réussir, et à cette séance du 20 mars 1912 une commission spéciale fut formée au sein de notre institution pour mener cette entreprise nationale à bonne fin.

Du moment qu'elle fut constituée la nouvelle commission se mit en frais d'approfondir le problème; de l'étudier

sous ses divers aspects pour être mieux en état de rencontrer toutes les objections.

Cette commission était composé des Messieurs de l'exécutif, puis de MM. A. P. Frigon, C. H. Catelli, Ludger Gravel, C. E. Martin, Jos. Tarte, J. O. Gareau, Arthur Berthiaume, J. N. Chevrier, et les membres de la commission des transports, soit: MM. Damase Masson, J. P. Mullarkey, L. E. Geoffrion, J. B. Baillargeon, Wm. Gear, Duncan McDonald, Alexandre Desmarteau.

M. A. P. Frigon, le financier bien connu dont on connaît l'énergie et l'activité fut choisi comme président et le 26 décembre 1913 après que ses travaux préliminaires furent terminés, la Commission soumit au Conseil de la Chambre, qui l'approuva le 29 du même mois la résolution suivante:

"Votre comité a pris connaissance de tout ce qui, depuis vingt ans, s'est dit, écrit et fait à la Chambre et en dehors sur la question du canal de la Baie Georgienne depuis que cette question est devant l'opinion publique, soit depuis plus de cinquante ans, et après avoir délibéré, il recommande l'adoption de la résolution qui suit, et que copie soit envoyée à tous les corps publics, commerciaux et municipaux, pour leur demander leur appui et leur adhésion afin d'assurer le succès d'une pression énergique, puissante et décisive sur le gouvernement.

"1° ATTENDU que la nécessité de construire le Canal de la Baie Georgienne est maintenant reconnue au point de rendre inutiles de nouveaux arguments en sa faveur;

"2° ATTENDU que le gouvernement fédéral a déjà obtenu tous les renseignements voulus sur la possibilité, le coût et les résultats de l'exécution de cette grande entreprise nationale;

"3° ATTENDU que tour à tour les chefs de tous les gouvernements qui se sont succédé à Ottawa se sont déclarés favorables à ce grand projet;

"4° ATTENDU qu'à la dernière session, le gouvernement a déclaré que le Canal ne serait pas construit avant qu'une nouvelle commission qui devait faire rapport à la prochaine session soit nommée;

"5° ATTENDU que nous sommes à la veille de l'ouverture de la session et que cette commission n'a même pas encore été nommée;

"RESOLU: 1° Que la Chambre de Commerce du District de Montréal réitère avec énergie sa demande au gouvernement fédéral de construire le Canal de la Baie Georgienne sous le plus court délai et dès la prochaine session, d'en assurer la construction;

"2° Que la Chambre de Commerce du District de Montréal proteste de toutes ses forces contre toute mesure qui retarderait la réalisation de ce grand projet national."

Le tout humblement soumis.

A. P. FRIGON,
Président du comité spécial.

Dans cette résolution, la Commission spéciale s'était tracé un grand programme et elle était déterminée à le poursuivre jusqu'au bout.

Elle se mit aussitôt au travail et elle invita les corps publics commerciaux et municipaux, les associations ouvrières, les sénateurs et les députés fédéraux à donner leur appui au grand mouvement qu'elle allait entreprendre.

Elle s'assura en même temps du concours de la Canadian Federation of Boards of Trade and Municipalities.

Le conseil de ville de la cité de Montréal le premier donna son adhésion à la résolution que le conseil de la Chambre venait d'adopter, et c'est par centaines que la Commission reçut de tous les points du pays des encouragements et l'appui demandé.

La presse de tout le pays suivit ce mouvement et dans les journaux comme au parlement, la question du Canal de la Baie Georgienne était remise à l'actualité.

Le 21 janvier une séance spéciale des membres de la Chambre fut consacrée à la discussion du projet, et Son Honneur le maire Lavallée, de Montréal, M. P. E. Lamarche, député, Arthur Forward, secrétaire de la Canadian Federation of Boards of Trade and Municipalities de l'Ontario, et A. P. Frigon, exposèrent tour à tour les divers aspects du problème.

A cette réunion il fût décidé de convoquer une grande assemblée des citoyens de Montréal qui eut lieu au Monument National, le 11 mars, sous la présidence de Son Honneur le maire Lavallée. On trouvera à l'appendice numéro 1, le compte rendu détaillé de cette réunion.

A la suite de cette immense réunion qui comptait plus de 2500 personnes, il fut décidé d'organiser une délégation monstre des citoyens de tout le pays pour aller demander au gouvernement de construire, sans retard cette grande route maritime. Cette délégation se rendit à Ottawa le 14 avril et le succès dépassa l'attente des organisateurs. On lira plus loin le compte rendu détaillé de cette grande manifestation.

Enfin, profitant de la présence à Ottawa de milliers de citoyens du Canada, la Chambre de Commerce prenait l'initiative de fonder une ligue puissante, dite *Ligue du Canal de la Baie Georgienne* pour poursuivre l'oeuvre qu'elle avait entreprise de mener à bonne fin.

Voilà, tracée à grands traits, l'action de la Chambre de Commerce sur cette question.

Après la lecture de ce sommaire, et du compte rendu de la grande réunion du Monument National et de la délégation à Ottawa, qui oserait penser que la Chambre de Commerce n'a pas fait tout ce qu'elle a pu pour doter le pays de cette grande route qui lui apportera la prospérité et qui lui assurera la prépondérance maritime?

C'est un grand acte, et un grand mouvement que la Chambre a accompli, et il n'est pas de citoyen qui ne veuille reconnaître que notre institution a rempli un de ses grands devoirs.

Chapitre quatrième

L'opinion publique et le Canal Georgien

Nous comprenons que pour demander l'exécution d'un projet aussi vaste que celui du Canal de la Baie Georgienne, la Chambre de Commerce devait compter avec l'opinion publique. L'opinion eut-elle rejeté le projet, que notre institution eut eu mauvaise grâce à persister dans sa demande; mais c'est le contraire qui s'est produit: l'opinion publique

1° par la voix des grands corps commerciaux, municipaux, ou ouvriers,

2° par la voix des journaux,

3° voire même par la voix des représentants du peuple, réclame depuis plus d'un quart de siècle la réalisation de cette grande entreprise.

LES CORPS PUBLICS.

Tout un chapitre de cet ouvrage suffirait à peine pour donner le texte des opinions émises par les grands corps publics du Canada sur ce sujet, il faut nous contenter de donner seulement les noms de ceux qui ont favorisé le projet. — On pourra voir la presqu'unanimité de ces grandes organisations dont l'opinion forme l'opinion publique.

CORPS PUBLICS ET ASSOCIATIONS OUVRIERES. — Association des Marchands-détailleurs du Canada; Dominion Commercial Travellers' Association; Brotherhood of Painters, Decorators and Paperhangers of America, Local 349; Montreal Real Estate Exchange, Incorporated; Fraternité Unie des Charpentiers et Menuisiers d'Amérique; Board of Trade of the Town of Petrolia, Ont.; Canadian Pacific Railway Co.; Chambre de Commerce Française Française de Montréal; Board of Trade of Estevan; Montreal Board of Trade; Commission des Eaux Courantes de Québec; Club Ouvrier Mont-Royal, Club Ouvrier Saint-Jean-Baptiste; Chambre de Commerce de Fraserville; International Association of Bridge and Structural Iron Workers, Local 38; Brotherhood of Painters, Decorators and Paperhangers of America, Locaux affiliés 349, 350, 399; Operative Plasterers' International Association, Local No. 33; L'Association des Citoyens de Montréal; Union Internationale des Ferblantiers-Couvreurs, Local 116; Board of Trade de Saint-Boniface, Man.; Conseil de Construction de Montréal et de la Banlieue; Chambre de Commerce de Sorel; Chambre de Commerce du Saguenay (Roberval); Fraternité Unie des Charpentiers-Menuisiers d'Amérique, Local 1127; Bricklayers Union of Montreal, Local No. 1, Que.; Brotherhood of Carpenters and Joiners of America; Board of Trade de Cobalt, Ont.; Union des Briquetiers et Maçons Internationale d'Amérique, Québec, No. 2; Builders' Exchange; Chambre de Commerce Belge de Montréal; Fraternité Unie des Charpentiers-Menuisiers d'Amérique, Local 134; Fraternité Unie des Charpentiers-Menuisiers d'Amérique, Local 178; Fraternité des charpentiers de navires; Association des Inventeurs du Canada; Chambre de Commerce de Valleyfield; Unoin Internationale des Ouvriers Boulangers ct Confiseurs, Local No. 55; Board of Trade de Port Arthur, Ont.; Union Mutuelle des Employés Civiques; Journeymen St—e Cutters' Association of North America, (Montreal Branch); La Chambre de Commerce de Saint-Romuald d'Etchemin, Co. Lévis; Almonte, Ont., Board of Trade; Amherst, N.-E., Board of Trade; Cache Bay, Ont., Board of Trade; Cobalt, Ont., Board of Trade; Callender, Ont., Board of Trade; Chicoutimi, Que., Chambre de Commerce; Dominion City, Man., Board of Trade; Fort Saskatchewan, Alta., Board of Trade; Grand'Mère, Qué., Chambre de Commerce; Hull, Qué., Chambre de Commerce; Halifax, N.-E., Board of Trade; Joliette, Qué., Chambre de Commerce; Mattawa, Ont., Board of Trade; Moose Jaw, Sask., Board of Trade; North Bay, Ont., Board of Trade; Parry Sound, Ont., Board of Trade; Pembroke, Ont., Board of Trade; Pictou, N.-E., Board of Trade; Qu'Appelle, Sask., Board of Trade; Renfrew, Ont., Board of Trade; Saint-Hyacinthe, Que., Chambre de Commerce; Sturgeon Falls, Ont., Board of Trade; Temiscaming, Ont., Board of Trade; Thessalon, Ont., Board of Trade.

LA FEDERATION DES CHAMBRES DE COMMERCE de la province de Québec, qui se compose des Chambres de Beauharnois, Chicoutimi, Drummondville, Fraserville, Hull, Joliette, Lachine, Lac Mégantic, Marieville, District de Montréal, Nicolet, Québec, Sherbrooke, Sorel, Saint-Basile de Portneuf, Saint-Hyacinthe, Trois-Rivières, Ville-Marie, Thetford Mines.

Saint-Jean, N.-B., Sault Sainte-Marie, Ont., Calgary, Alta., Clinton, Ont., Fort William, Ont., Killarney, Man., Caledonia, N.-E., Amprior, Ont.

VILLES ET CONSEILS MUNICIPAUX. — La Cité de Montréal, Cité de Maisonneuve, La Pointe-aux-Trembles, Paroisse de Sainte-Anne de la Pérade, Saint-Sébastien d'Aylmer, Ville de Sainte-Anne de Bellevue, Village du Canton de Chambly, Notre-Dame du Mont-Carmel, Ville

de la Pointe-aux-Trembles, Rivière du Loup (en bas), Village de la Côte Saint-Luc, City of Thetford Mines, Ville de Marieville, Saint-Maxime, Village de la Station du Côteau (Co. de Soulanges), Ville Saint-Laurent, Village de Saint-Eustache, Victoriaville, Ville de Chicoutimi, Ville de Farnham, Village de Sainte-Prudentienne (Co. de Shefford), Masson, Ville de Laprairie, Saint-Jérôme (Lac St-Jean), Longueuil, Village de Sainte-Agathe des Monts, Ville de Mégantic, Saint-Alexandre (Co. de Kamouraska), Village de Sainte-Thècle, Village de Plessisville, Village Canrobert, Village de Dorion (Co. de Vaudreuil), Cité de Hull, St. Patrice de Sherrington, Sault-au-Recollet, Village de Laval (Co. de Nicolet), Sainte-Rose de Waterford, City of Sherbrooke, Village of Campbell Bay, (Co. de Pontiac), Stukely Nord (partie Est), Saint-Paul de l'Ile aux Noix, Chapleau, Les Ecureuils, L'Ange Gardien (Co. de Montmorency), Saint-Elie d'Oxford, Guyon, Saint-Joachim, (Co. de Montmorency), Village de Saint-Hilaire, Saint-Romuald D'Etchemin (Co. de Lévis), Village d'Hébertville Station, Ville de Jonquières, Saint-Urbain, La Durantaye (Co. de Bellechasse), Matapédia, Saint-Cyrille (Co. de l'Islet), Plaisance (Québec), Saint-Ubalde (Co. de Portneuf), Paroisse de Sainte-Flore, Saint-François-Xavier de Brompton Co. de Richmond), Saint-Rémi d'Amherst, St-Jean, N.-B., Eardley, La Tuque, Maria, Shawinigan Falls, Canton Hocquart, Baie Saint-Paul, Saint-Christophe d'Arthabaska, Asbestos, Saint-Norbert, Masson, Ville-Marie, Les Escoumains, Township of Somerset-Sud, Saint-Tite, Saint-Moïse, Escoumains, Ville d'Arthabaska, Saint-Irénée, Cape Cove (Co. de Gaspé) Deschaillons, Village de Boucherville, Sainte-Geneviève (village), Saint-Benjamin, Issoudun, Paroisse de Roberval, Saint-Coeur de Marie (Lac Saint-Jean), Notre-Dame de Laterrière, Village d'Hébertville, Lac Cayamont, Village La Providence, Compton, Saint-Marcel, Sainte-Cécile de Levrard, Township of Masson, Saint-Augustin, Sainte-Monique, Saint-Michel Archange, La Conception, Chicoutimi (paroisse), Longueuil, Ville de Rigaud, Wickham Ouest, Cité de Saint-Hyacinthe, Verchères, Bécancourt, Deschambault, Contrecoeur (paroisse), Contrecoeur (village), Saint-Elzéar de Laval, Sainte-Cécile de Milton, Saint-Stanislas, Shenly, Saint-Urbain Premier, Canton La Minerve (Labelle), Bienville (Co. de Lévis), L'Ile du Grand Calumet, Sainte-Anne des Plaines, Village de eBauport, Paroisse de Sainte-Foy, Notre-Dame de Portneuf, Gayhurst, Ville de Dorval, Montréal-Sud, Roxton (Shefford), Saint-Basile-le-Grand, Saint-Didace, Saint-Pie, Cap Saint-Ignace, Wabassee Dudley et Bouthillier, Chénéville, Saint-Sulpice, Saint-Timothée, Saint-Paul l'Ermite, Saint-Charles (Co. de Saint-Hyacinthe), Sainte-Julie (Co. de Verchères), Buckingham, Sainte-Scholastique, Iberville, Saint-Polycarpe, Saint-Anaclet, Saint-Justin, Saint-Odilon, Saint-Hughes, Saint-Pamphile, Village de Mont-Joli, P.Q., Saint-Joseph, Saint-François de Sales, Notre-Dame de Stanbridge, Sutton (Co. de Brome), Buckland, L'Annonciation, Canton Marchand, Grenville, Ste-Sophie de Levrard, Saint-Alphonse, Sainte-Eulalie, Ville de Roberval, Saint-Albert de Grande Baie, Saint-Henri de Taillon, Canton Tremblay (Co. de Chicoutimi), Sainte-Dorothée, Pointe-au-Pic, Village de Saint-Bruno, Pointe-aux-Trembles (Co. de Portneuf), Delagrave, Charlesbourg, Saint-Alban du Cap des Rosiers, Saint-Louis de l'Ile aux Coudres, Sainte-Madeleine de Rigaud (Co. de Vaudreuil), Saint-Constant, Saint-Vincent de Paul, Sainte-Marie Salomée, L'Ange Gardien de Rouville, Paroisse de Saint-Eustache, Lac à la Tortue, Saint-Joseph de la Rivière des Prairies, Saint-Simon (Co. de Bagot), Saint-François du Lac, Saint-Sauveur (Co. de Terrebonne), Saint-Janvier, Saint-Alban, Saint-Ephrem de Masham, Saint-Barnabé, Saint-Georges de Henryville, Village de Saint-Joseph (Co. de Richelieu), Saint-Ephrem de Tring, Sainte-Agnès, Notre-Dame de la Paix, Saint-Louis (Co. de Richelieu), Saint-Roch l'Achigan, Saint-Louis de Lotbinière, Lavaltrie (Co. de Berthier), Sainte-Louise, Saint-Louis de Champlain, Saint-Bernard, L'Ile Dupas (Co. de Berthire), Saint-David (Co. d'Yamaska), Saint-Césaire (village), Saint-Césaire (paroisse), Saint-Zéphirin, Sainte-Cécile (Co. de Beauharnois), Saint-Raphael (Ile Bizard), Granby, Saint-Marc (Co. de Verchères), New Glasgow, Sainte-Sophie, Repentigny (Co. de l'Assomption), Campbell Est (Co. de Labelle), Saint-Hyacinth, Très Saint-Rédempteur, Cité des Trois-Rivières, Saint-Gabriel de Brandon, Saint-Luc, Canton Loranger (Co. de Labelle), Saint-Maurice, Saint-Clet, Sainte-Edwidge, Saint-Gear de Maiston, Township of Kingsey, Valbrillant, Saint-Raphael, Maniwaki, Sainte-Victoire (Co. de Richelieu), Coteau Landing, Saint-Ulric, Saint-Antoine de l'Isle aux Grues, Canton Bois, Saint-Etienne, Saint-Thomas d'Aquin, Sainte-Anastasie de Nelson, Saint-André (Lac Saint-Jean), Paroisse de Saint-Bruno, Ville de Montmagny, Saint-Thomas de Montmagny, Saint-Jérôme de Matane, Saint-Samuel de Horton (Co. de Nicolet), Saint-Liguori, Fabre, Village de Lambton, Saint-Joseph de Chambly, Chesham (Co. de Frontenac), Chambly Bassin, Saint-André d'Argenteuil, Village de Massueville, Saint-Zotique (Village), SaintZotique (paroisse), Ville de l'Assomption, Sainte-Véroniuqe de Turgeon, Sainte-Geneviève de Pierrefonds, Notre-Dame de la Doré, Saint-Félicien, Lac au Saumon, Saint-Calixte, Saint-André Avelin, Saint-Adèle, Saint-Antoine sur Richelieu, Saint-Antoine Abbé, La Malbaie, Saint-Hubert, Northfield, Saint-Romulad d'Etechemin. La Rivière du Moulin, Percé, L'Ascension, Campbell (partie ouest), P.Q., Sault-au-Recollet, Sainte-Marie de la Beauce, Fox River, Normandin, Cité de Sorel, Saint-François de la Beauce, Saint-Romuald d'Etechemin, Saint-Augustin de Portneuf, Saint-Théodore d'Acton, Notre-Dame du Bon Conseil, Chambly Canton, Vaudreuil, Paroisse de Notre-Dame d'Hébertville, Paroisse de Saint-Placide, Cartierville, Beauceville, Saint-Isidore d'Auckland, Ville de Grand'Mère, Saint-Joachim

de la Pointe Claire, Saint-Félicien, Saint-Gédéon, Oka, Saint-Léonard de Port-Maurice, Saint-Denis Qué.), Saint-Joseph, Portage du Fort, Perkins, Saint-Prosper (Co. Dorchester), Notre-Dame de Bonsecours, La Fugue, Sainte-Thérèse de Blainville, Bécancour, Saint-Léonard Port Maurice, Ancienne Lorette, Leclercville (Lotbinière), Lemoyne, La Baie du Febvre, Lotbinière, Plessisville, Montréal-Sud, Vaudreuil, Chambly-Bassin, Sainte-Scholastique, Le Conseil du Comté Hochelaga, Quyon, Ile Dupas, Saint-Sauveur des Monts, Grenville, Plaisance (Qué.), Disraeli, Charlemagne, Montebello, Nicolet, Edmonston (N.-B.), Saint-Jean (N.-B.), Calgary (Alta), Aylmer, Qué., Almonte, Ont., Arthabaska, Qué., Bryson, Qué., Bonfield, Qué., Brandon, Qué., Buckingham, Qué., Coaticook, Qué., Casselman, Ont., Cache Bay, Ont., Campbell's Bay, Qué., Cobalt, Ont., Chapleau, Qué., Carleton, Ont., Calumet Island, Qué., Clarendon, Qué., Danville, Qué., Drummondville, Qué., Elk City, Ont., Ferris, Ont., Gowganda, Ont., Gloucester, Ont., Glace Bay, N.-E., Hawkesbury, Ont., Haileybury, Ont., Horton, Ont., Howland, Ont., Hawkesbury, Ont., Hull, Qué., James, Ont., Kenora, Ont., Yunenberg, N. E., L'Orignal, Ont., Longue Pointe, Qué., Litchfield, Qué., Maxville, Ont., Mattawa, Ont., McMab, Ont., Moncton, N.-B., Moose Jaw, Sask., North Bay, Ont., New Liskeard, Ont., Navan, Ont., North Gower, Ont., Ottawa, Ont., Onslow, Qué., Parry Sound, Ont., Pembroke, Ont., Parrsboro, N.-E., Portage du Fort, Qué., Plantagenet, Ont., Pembroke, Ont., Pointe aux Trembles, Qué., Pointe Claire, Qué., Pointe Fortune, Qué., Pontiac, Qué., Quyon, Qué., Rimouski, Qué., Renfrew, Ont., Rockland, Ont., Rock Island, Qué., Sturgeon Falls, Ont., Saint-Eustache, Qué., Shawville, Qué., Steelton, Ont., Saint-Isidore, Qué., Springer, Ont., Terrebonne, Qué., Templeton, Qué., Torbolton, Ont., Tehkummah, Ont., Webbwood, Ont., Widdifield, Ont., Windsor, N.-E., Waterloo, Qué., Wetaskiwin, Alta.

Cette nomenclature devrait suffire à démontrer la presqu'unanimité des corps publics en faveur du Canal de la Baie Georgienne: il est remarquable qu'on ne trouve pas sur cette liste les noms des Boards of Trade de Toronto, ni celui de la Chambre de Commerce de Québec. Il est reconnu maintenant que Toronto ne veut pas appuyer ce grand projet à cause des bénéfices considérables que Montréal en retirera; d'autre part Québec prétend qu'il n'est pas temps de favoriser ce projet: il vaut mieux favoriser les chemins de fer, surtout le transcontinental national. Ces deux abstentions n'enlèvent rien au mérite du projet. Quoiqu'en dise la Chambre de Commerce de Québec, si favorisé que soit un chemin de fer, il ne parviendra jamais à donner les facilités de transports aussi économiques que pourra donner le Canal de la Baie Georgienne.

LES JOURNAUX

Une autre grande voix de l'opinion publique est la presse du pays. Les journaux reflètent bien ce que le peuple pense sur une grande question comme celle-ci. Or, que voyons-nous? Nous voyons que d'un point à l'autre du Dominion la presse a préconisé la réalisation du Canal de la Baie Georgienne.

Il faudrait encore tout un volume pour reproduire ces expressions d'opinion. Il faudra encore se borner. Nous ne donnerons qu'un mot qui reflète la pensée du journal sur ce sujet.

Le *Victoria Times*: $100,000,000 pour le Canal Georgien serait bien dépensés."

Le *Province* de Vancouver: "Ce serait une grande chose pour le Canada."

Le *Heward Herald* (Sask.): "Il vaudra bien plus que son coût."

Le *Nelson News* (C.-B.): "Il serait d'un bénéfice incalculable pour le Canada au point de vue commercial."

Le *Leader* de Regina (Sask.): "Il sera d'un intérêt particulier pour l'ouest."

Le *Times* d'Orillia (Ont.): "Il s'impose à l'attention publique."

Le *Penetanguishe Herald*: "C'est le désir général que cette grande oeuvre soit entreprise."

Le *St. Mary's Argus*: "C'est un développement de la route du Saint-Laurent autant que le creusement du Canal du Sault."

Le *Pembroke Observer*: "Ce sera le plus grand et le meilleur actif du Canada."

Le *Stratford Herald*: "Il aidera le Canada à monter à la première place du monde."

Le *Brantford Expositor*: "Ce projet est rempli d'attraits."

Le *Globe* de Saint-Jean, N.-B.: "C'est indubitablement un grand projet."

Le *Register* de Neepawa: "Le Canal de la Baie Georgienne est une entreprise nationale, de proportions gigantesques assurément, mais une dont la nation est capable de supporter le coût et qui fera prospérer son commerce indéfiniment quand elle aura été réalisée."

Le *Star Entreprise*, Eganville (Ont.): "Nous construisons pour l'avenir, non pour quelques mois ou quelques années et la route la plus courte jusqu'à l'océan sera dans quelques générations un puissant facteur dans la lutte commerciale sur ce continent."

Le *Kamloops Sentinel*: "Si nous sommes pour dépenser des millions pour nos canaux, nous devrons le faire dans l'intérêt général du Canada au lieu de l'intérêt partiel de nos voisins."

La *Gazette* de Glace Bay: "Ce projet ne peut manquer de donner une grande impulsion aux Provinces Maritimes."

Le *Maritime Mining Record*: "Ce projet sera probablement d'une plus grande valeur pour la Nouvelle-Ecosse que la construction du Grand-Tronc-Pacifique."

Le *Canadian Courier*: Le creusage du Canal Welland ne facilitera que le commerce intérieur. Il va laisser la a...

tion principale du percement d'une route maritime avec l'ouest dans l'état où elle était. Une route vers la mer est le noeud de la situation. Un an après le creusage du Canal Welland, nous aurons une demande pour un nouveau système de canaux du Saint-Laurent. Ceci signifie une entreprise autrement plus considérable que la construction du Canal de la Baie Georgienne."

Le Toronto Globe: "La rivière Ottawa est un don de la nature dont la valeur ne saurait être appréciée. Elle paraît destinée à être une grande route nationale comme le Mississippi et par sa valeur comme source d'énergie électrique sera aussi un actif considérable pour le pays."

Le Montreal Trade Bulletin: "Il est sans contredit la route la plus courte et la plus économique possible entre les champs de blé de l'ouest et l'océan Atlantique."

"Le jour où le Canal de la Baie Georgienne sera construit l'élan qui sera donné à notre Grand Nord et à l'ouest sera tel qu'un flot de population envahira notre pays comme jamais auparavant."

Le Montreal Shareholder and Insurance Gazette: "Ce canal devrait être construit sans retard. Le gouvernement ne devrait pas hésiter à assumer la responsabilité de sa construction."

Le *Montreal Journal of Commerce*: "Le percement d'un canal maritime des grands Lacs détournera une bonne partie des importations du Nord Ouest des Etats-Unis, nous donnera tout le retour d'un fret océanique dont notre blé et notre farine ont besoin."

Le Port Arthur Chronicle: "Référant à la déclaration faite le 23 février 1914 par l'hon. R. Rogers, ce journal écrivait le 27 du même mois.

"Cette assertion que les pouvoirs hydrauliques développés par la construction du Canal paierait l'intérêt du capital investi présente ce projet sous un jour nouveau et plus favorable à nombre de ceux qui se sont alarmés du coût de cette entreprise."

Le *Winipeg Telegram*: "L'avantage indirect que retirera le pays de ce projet sera un remboursement de l'argent investi."

Ainsi donc nous n'en finirions pas si nous voulions relever toutes les expressions d'opinions favorables au Canal Georgien, que nous retrouvons dans la presse de tout le pays.

Nous n'entreprendrons pas de reproduire ici tous les arguments versés au débat par les journaux français du pays: nous avons vu à maintes reprises la *Presse*, la *Patrie*, le *Canada*, le *Devoir*, le *Soleil*, le *Droit*, la *Justice*, *L'Avenir du Nord* et tant d'autres se poser en champions irréductibles et infatigables de cette grande entreprise nationale. Les arguments apportés par les uns et les autres formeraient un volumineux dossier irréfutable: car jamais ces grandes voix de l'opinion publique n'ont laisser passer, sans réponse, des objections contre le projet, d'où qu'elles vinssent.

Toutefois avant de clore cette série d'opinions des journaux, il n'est pas sans intérêt de signaler aussi ce que tour à tour la grande presse des Etats-Unis a dit du projet; on se rendra compte mieux encore de la grande supériorité du Canal Georgien.

Le New York Sun disait: "Le Canada tient une carte d'atout dans le Canal de la Baie Georgienne."

Le New York Engineering News: "Ce Canal est de beaucoup la meilleure route des Grands Lacs à la mer."

Le New York Herald: "Aucune concurrence efficace ne paraît possible avec cette nouvelle route. Quand elle sera en opération la route de Buffalo sera déclassée sans espoir; alors le Saint-Laurent résoudra le problème du transport, et en contrôlera les conditions."

Le Chicago American: "Le canal projeté de la Baie Georgienne, s'il est un jour mis en opération, privera les Etats-Unis de millions de tonnes de fret chaque année et affectera profondément nos marchés."

M. Isham Randolph dans le *Chicago Record Herald*: "L'ouest canadien crie pour avoir ce Canal qui contribuera tant à son développement, et offre une riche récompense par l'économie sur le coût de transport."

M. Herbert Quick, ingénieur américain, dans le *Reader Magazine*: "La construction du Canal de la Baie Georgienne mettra le Canal Erié et New-York incapables de faire concurrence en autant que le commerce continental est concerné."

Pour terminer ces citations donnons deux opinions venant de grands journaux de Londres:

Le London Times: "L'ouverture pour la première fois d'une route des Grands Lacs vers l'océan pour le trafic sera un événement de la plus grande portée commerciale."

Le *Financial Opinion* de Londres: "Il prouverait qu'il sera de beaucoup plus profitable que que le Canal Panama. La valeur stratégique du Canal qui nous donne une seule route jusqu'à la tête des Lacs, ne peut être surpassée."

LES HOMMES PUBLICS.

Si on peut se faire une idée exacte d'un député qui a conscience de son rôle, on peut croire que, choisi comme mandataire, il doit s'efforcer d'exécuter la volonté de ses mandants. C'est ce qui nous porterait à croire que le Canal de la Baie Georgienne serait construit depuis longtemps, si les hommes publics qui ont dirigé tour-à-tour les affaires du pays avaient donné suite à leur déclaration. En effet, nous voyons d'une part les chefs de partis se déclarer favorables au projet, et d'autre part leurs partisans zélés et dévoués demander sa réalisation.

Sir John A. Macdonald, le grand homme d'Etat canadien, ancien premier ministre du Canada, avait dit en parlant des transports:

"Le canal de l'Ottawa et le chemin de fer du Pacifique " doivent être construits et aucune voix ne saurait s'élever

"contre ces grandes entreprises nationales qui relieraient "les états et les colonies de l'Ouest à l'océan."

L'hon. Alex. Mackenzie, un autre ancien premier ministre, alors qu'il était député du comté de York-Est, en 1876, a fait la déclaration suivante:

'Dès la première année que j'apparus en Parlement, je "devins membre d'un comité choisi pour s'enquérir sur la "question de la navigation par canaux dans la région de "l'Ottawa supérieur; et depuis ce temps, je suis resté par- "faitement convaincu que cette voie présente entre toutes "les routes les plus grands avantages sur le continent pour "le transport des produits du Nord-Ouest vers l'océan "Atlantique, ou plutôt je devrais dire jusqu'à la tête de la "navigation maritime."

Sir Wilfrid Laurier, le chef du parti libéral, alors qu'il était premier ministre n'a jamais manqué de se déclaré favorable au grand projet Georgien.

"des voies canadiennes et de continuer, autant qu'il est "possible, la politique qui consiste à faire mouvoir ce "commerce de l'est à l'ouest."

L'hon. Geo. E. Foster, le ministre du Commerce, parlant devant le Board of Trade de Montréal le 28 mai 1912, favorisait encore le projet quand il disait:

"Cette ville de Montréal, sous un certain rapport est "la grande barrière du notre grand Dominion. Par elle "entre et sort une grande partie du commerce du Canada. "Par elle une plus grande partie de ce commerce entrera "et sortira si vos hommes d'affaires sont attentifs aux "opporutnités qui s'offrent et savent en retirer le plus "grand profit. Messieurs, je suis jaloux de chaque bois- "seau de blé ou de toute cargaison qui vient de l'ouest, "de près ou de loin, qui manque de passer par ces grands "grands ports canadiens et par cette grande barrière "canadienne."

SUR LE PARCOURS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



Coude de la rivière Mattawa, aux Chutes du Grand-Paresseux. — Le plan d'eau de la rivière sera surélevé de vingt-trois pieds. — Le Canal passera en arrière de la colline que l'on voit à gauche.

Le 2 mars 1910, à une nombreuse délégation, il déclarait:

"Mon seul regret est que le Gouvernement ne peut com- "mencer le Canal de la Baie Georgienne dès demain. Je "serai très heureux si je vois cette grande entreprise natio- "nale accompli sous mon administration comme premier "ministre du Canada."

Et le 23 janvier 1914, il disait:

"On doit constater au ton de mes remarques que j'ap- "prouve l'entreprise au point de vue purement commercial, "sans aucune arrière-pensée ni esprit de parti."

Le Très Honorable M. Borden, alors qu'il était chef de l'opposition, s'est aussi enregistré en faveur du principe du canal de la Baie Georgienne, alors qu'il a défini et réaffirmé comme suit, la politique du parti conservateur e nmatière de transports:

"Notre but est de retenir le commerce canadien dans

L'hon. R. Rogers, le ministre actuel des travaux publics, disait en Chambre le 23 février:

"En tant que Canadiens désireux de voir le Canada "occuper un jour parmi les nations le rang qu'il mérite, "nous ne saurions souffrir que les ports et les chemins de "fer des Etats-Unis nous ravissent une partie de notre "commerce; et cette raison est, à mon avis, la plus impé- "rieuse que le Parlement ait à prendre une détermination "à l'égard du Canal de la Baie Georgienne."

D'autre part, nos lecteurs liront plus loin les déclarations faites par M. Rogers à la délégation qui est allée à Ottawa le 15 avril dernier.

L'hon. Wm. Pugsley, ministre des Travaux publics dans le gouvernement libéral déclarait en 1910:

"Tous admettnet que la construction du Canal serait "dans l'intérêt du pays tout entier."

L'hon. W. S. Fielding, ministre des finances dans le Cabinet Laurier, proclamait en 1910:

"C'est une des plus grandes choses que nous accomplirons "dans un avenir prochain."

L'hon. G. P. Graham, ministre des Chemins de fer et Canaux, dans le Cabinet Laurier reconnaissait en 1910:

"Que le Canal de la Baie Georgienne est une grande "entreprise qui sera commencée en temps voulu par le "Gouvernement du Canada, qui a toujours eu le courage "de faire face à de grands projets et à se dévouer à leur "réalisation."

Le 15 janvier dernier, l'hon. Graham écrivait encore à la Chambre de Commerce:

"Je tiens à vous assurer que ce projet a toujours eu mon "appui et je crois que le Gouvernement sera justifiable "d'entreprendre ce travail sans délai."

L'hon. Sénateur R. Dandurand, le 8 avril 1914:

"Je me joindrai à la délégation que vous organisez pour "le 15 courant, qui demandera au gouvernement la cons-"truction du Canal de la Baie Georgienne dans le plus "court délai."

L'hon. Sénateur D. Derbyshire:

"Je serai heureux de demander avec votre délégation que "le gouvernement presse la construction du Canal de la "Baie Georgienne."

L'hon. Sénateur Arthur Boyer:

"Je veux vous aider de toutes mes forces à l'accomplis-"sement de cette oeuvre nationale sous tous rapports."

L'hon. Sénateur F. L. Béique, s'est aussi fait "un plaisir "et un devoir de demander la construction du Canal."

M. J. P. O. GUILBAULT, député conservateur de Berthier, écrivait à la Chambre, le 16 janvier:

"Je suis heureux de vous dire que je suis en tout et "partout disposé au creusement du Canal de la Baie Geor-"gienne. Les opinions données par Monsieur Monk, telles "que reproduites dans le *Devoir*, ces jours derniers sont "celles que j'ai moi-même sur ce sujet et toutes mesures "suggérées par M. Monk aura mon plus cordial appui."

M. Albert Sévigny, député conservateur de Dorchester nous écrit le 16 janvier 1914:

"Il me fait plaisir de vous dire que je seconderai vos "efforts."

M. Geo. H. Boivin, député libéral de Shefford, le 17 janvier 1914:

"Soyez assuré que je ferai tout ce que je pourrai à la "Chambre des Communes et ailleurs pour vous aider à "réaliser votre grand projet."

M. Onésiphore Turgeon, député libéral de Gloucester, le 17 janvier 1914:

"Veuillez être assuré de mon adhésion sur ce projet "que je considère d'une si grande importancee nationale. "Il y a longtemps que je désire voir ce projet à exécution "et soyez certain que je ferai tout en mon pouvoir pour "déterminer le Gouvernement et le Parlement à voter "dès cette session un octroi suffisant pour le commence-"ment de ces travaux. Maintenant que le Transconti-"nental est à peu près terminé, il n'y a aucune raison de "différer davantage le commencement de ce travail et de "le pousser avec toute l'activité possible."

M. P. E. Blondin, député conservateur de Champlain, et vice-président de la Chambre des Communes, écrivait le 17 janvier 1914:

"Je dois vous avouer que je crois, comme vous "que la "nécessité de construire le Canal de la Baie Georgienne "est évidente au point de rendre inutiles de nouveaux "arguments"... et je m'empresse de vous assurer de mon "adhésion enthousiaste à votre mouvement."

M. D. O. Lespérance, député conservateur de Montmagny, écrivait le 19 janvier 1914:

"Je suis heureux de l'initiative prise par la Chambre "de Commerce du District de Montréal en rapport avec "la construction du Canal de la Baie Georgienne et je la "félicite du travail qu'elle s'est imposée pour promouvoir "cette entreprise importante à un si haut degré.

"La Chambre de Commerce du District de Montréal "peut compter sur mon adhésion à ce projet que j'aiderai "dans la mesure de mes forces."

M. Paul-Emile Lamarche, député conservateur de Nicolet, le 19 janvier 1914:

"Je dois vous dire que ce projet a toutes mes sympathies "et qu'au parlement comme ailleurs vous pouvez toujours "compter sur mon entier dévouement."

M. L. A. Lapointe, député libéral de Saint-Jacques et leader du Conseil de ville de Montréal, écrivait le 19 janvier 1914:

"Vous n'ignorez pas que je partage absolument les vues "qui sont exprimées dans les résolutions que vous m'en-"voyez, et j'ai déjà fait adopter des résolutions dans ce "sens.

"Je n'ai pas besoin de vous dire que je suis entièrement "à votre disposition si vous avez besoin de moi, de mon "vote ou de mon travail en faveur du succès de cette entre-"prise."

M. J. A. C. Ethier, député libéral des Deux-Montagnes, assure la Chambre "qu'il concourt entièrement avec le rap-"port de la Commision spéciale."

"Vous pouvez compter sur mon appui pour forcer le "gouvernement à poursuivre sans délai, la construction du "canal que le pays attend depuis longtemps."

L'hon. Sénateur Francis Frois, écrivait, le 22 janvier 1914 à notre Chambre:

"Je ne puis rien voir autre chose que cette route sera "un grand bénéfice pour le pays, et en conséquence devrait "être construite."

M. Alphonse Verville, député ouvrier de Maisonneuve, le 23 janvier 1914:

"Veuillez croire que je donnerai à votre projet toute "l'attention dont je suis capable et ferai tout en mon "pouvoir pour faire triompher votre cause."

M. J. U. Barrette, député conservateur de Berthier, écrivait le 24 janvier 1914:

"J'ai le plaisir de vous dire que je favoriserai de tout "cœur ce projet et dans la mesure de mes forces."

M. Chs. A. Wilson, député libéral de Laval, écrivait le 23 janvier 1914:

"Veuillez croire que je donnerai à votre projet toute "l'attention dont je suis capable et que je travaillerai à "faire triompher votre cause."

M. D. A. Lafortune, député libéral de Montcalm,
M. P. A. Séguin, député libéral de L'Assomption,
L'hon. Sénateur L. Lavergne,
nous ont écrit dans le même sens.

Mais toute cette série d'opinions ne vaut pas encore en importance la requête qu'un grand nombre de députés présentaient à Sir Wilfrid Laurier en 1904, alors qu'il était premier ministre du Canada.

Voici le texte de cette requête:

Le Très Honorable
Sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G.

Monsieur le Premier Ministre:—

"Nous, les soussignés, députés de la Chambre des Com- "munes, avons donné notre plus sérieuse attention à la "question du transport en ce qui concerne le canal mari- "time projeté de la Baie Georgienne par la rivière Ottawa "jusqu'à Motréal.

"Il est clair que l'immense trafic des lacs qui consiste "en millions de tonnes attend impatiemment d'avoir des "moyens plus économiques et plus rapides d'atteindre "l'océan.

"Que depuis la dernière session du Parlement, comme "résultat d'une enquête minutieuse, nous avons été con- "vaincus qu'une route fluviale de moins de 20 pieds de "profondeur, qui n'accommoderait pas les meilleurs navires "à frêt pour atteindre l'océan, ne peu matériellement pas "modifier les taux actuels de transport.

"Que la Rivière aux Français et l'Ottawa est la route "la plus courte des ports des lacs de l'ouest à la mer de "400 milles et qu'elle a été particulièrement désignée par "la nature pour être une route maritime, consistant en une "suite de lacs et de routes fluviales profonds.

"Que la garantie de l'intérêt pour un terme d'années "sur la somme requise pour construire un canal de 20 "pieds serait une entreprise relativement modérée pour "ce pays, avec ses immenses ressources, et ayant en vue "le développement du trafic qui résulterait nécessairement "de sa construction et de son opération.

"Qu'avec un péage modéré, qui conservera le coût du "transport par cette route à moins de deux tiers du taux "actuel le plus bas, un revenu profitable semble assuré, "prouvant que c'est une saine proposition d'affaires.

"Nous croyons que le percement de cette route nationale "maritime sera pour le plus grand avantage du Dominion "et nous apportera en même temps la prospérité commer- "ciale et le prestige.

"Nous désirons, en conséquence, vous exprimer nos vues "et entretenir l'espoir que votre gouvernement demandera "l'autorisation au Parlement durant la présente session "de prendre la chose en mains de la manière que vous "jugerez la plus expéditive et la plus économique pour "mener cette entreprise à une réalisation prochaine.

"Le tout humblement soumis.

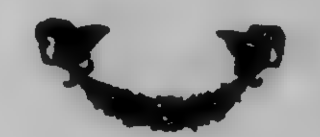
Et les messieurs suivants ont signé cette requête importante, qui se passe de commentaires:

Thos. Mackie, N. Renfrew; Thos. Birkett, Ottawa; John Tolmie, Bruce Ouest; J. J. Hughes, Kings, I. P. E.; Alex. Johnston, Cap Breton; Arthur Kendall, Cap Breton; C. A. McCool, Nipissing; Bennett Rosamond, North Lanark; R. Bickerdike, Montreal; R. Préfontaine, M.P., Maisonneuve et Terrebonne; John Haggart, Lanark Sud; W. E. McCreary, Selkirk; A. E. Dyment, Algoma; F. D. Monk, Jacques-Cartier; H. A. Ward, Durham Est; T. G. Roddick, Saint-Antoine; V. Geoffrion, Chamby et Verchères; D. Gallery, St. Anne, Montréal; Thomas Murray, Pontiac; J. Reid, Restigouche; Aulay Morrison, New Westminster, C. B.; J. A. Ethier, Deux-Montagnes; Geo. Turcot, Mégantic; A. H. Bruneau, Richelieu; E. Proulx, M.P., Prescott; Thomas Fortin, M.P., Laval; L. N. Champagne, M.P., Wright; J. A. C. Madore, M.P., Hochelaga; Edw. Gawlor Prior, M.P., Victoria, C. B.; J. E. Archambault, M.P., Berthier, Qué.; Albert Malouin, M.P., Qué.; Joseph L. Tucker, M.P., Ville et Comté, Saint-Jean, N.B.; O. E. Talbot, M.P., for Bellechasse; A. J. S. Copp, Digby, N.-E.; L. P. Brodeur, Rouville; H. J. Logan, Cumberland, Nouvelle-Ecosse; H. R. Emerson, Westmoreland, N. B.; L. Lavergne, Drummond et Arthabaska; W. S. Calvert, M.P., Middlessex Ouest; E. W. Tobin, M.P., Richmond et Wolfe; Wm. C. Edwards, Russell; E. Cochrane, Northumberland; O. Turgeon, Gloucester, N.B.; Edw. H. Horsey, Grey-Nord; T. G. Johnston, Lambton-Ouest; F. B. Wade, Annapolis, N.E.; C. F. McIsaac, Antigonish, N.E.; A. McLellan, Inverness, C.A.; Thos. B. Flint, Yarmouth, N.E.; P. R. L. Martineau, Montmagny, Qué.; W. A. Galliher, Yale-Cariboo; Hugh Guthrie, Wellington-Sud; D. C. Fraser, Guysboro; Charles Marcil, Bonaventure; A. A. Wright, Renfrew-Sud; Alex. Gibson, Marysville, N.B.; W. S. Maclaren, Huntingdon; Geo. Taylor, Leeds-Sud, Ont.; R. D. Wilmot, Sunbury and Queens, N.B.; A. A. LaRivière, Provencher, Man.; W. J. Roche, Marquette, Man.; G. A. Clare, Waterloo-Sud; F. O. Dugas, Montcalm; J. B. Morin, Dorchester; George McCormick, Orillia; M. S. Delisle, Portneuf; Jas. P. Brown, Châteaugnay, Qué.; D. Monet, Laprairie-Napierville; H. S. Harwood, Vaudreuil, Qué.; Jos. E. Seagram, Waterloo-Nord; A. C. Bell, Pictou; N. A. Belcourt, Ottawa; A. W. Carscallen, Hastings-Nord; R. M. S. Mignault, Yamaska; J. B. Mc-

Coll, Northumberland;-Ouest; W. J. Lewis, Abert, N.B.; Geo. W. Fowler, Kings, N.B.; O. J. LeBlanc, M.P., Kent, N.B.; A. Bourbonnais, Soulanges; Chas. Bazinet, Joliette; Edmond Fortier, Lotbinière; John Costigan, Victoria, N.B.; Joseph Matheson, M.P., Richmond, C.B.; W. Ross, M.P., Victoria; William Roche, M.P., Halifax; B. Russell, M.P., Hants, N.E.; James Kendry, M.P., Peterboro-Ouest; D. K. Erb., M.P., Perth-South; Jacques Bureau, M.P., Trois-Rivières et Saint-Maurice; Angus McLeod, Ontario-Nord; S. E. Gourley, M.P., Colchester, Co., N.E.; C. H. Parmelee, Srefford; John Lang, Peterboro; John R. Lavell, Leeds-Nord et Grenville; Edward Kidd, Carleton; Rodolphe Lemieux, Gaspé; Jos. Girard, M.P., Chicoutimi et Saguenay; J. A. Rousseau, M.P., Champlain; F. H. Hale, Carleton, N.B.; C. E. Kaulbach, M.P., Lunenberg, N.E.; E. Hackett, Prince-West; Alfred A. Lefurgey, Prince-Est; Robert Holmes, M.P., Huron-Ouest; Malcolm McGugan, Middlesex-Sud; Arthur W. Puttee, Winnipeg; R. A. Pringle, Cornwall et Stormont; R. H. Pope, Compton, Qué.; R. C. Laurier, L'Assomption; O. Desmarais, Saint-Jacques, (Montréal); J. E. Marcil, Acton Vale, Bagot; Henry Lovell, Stanstead.

* * *

Si donc, un gouvernement a besoin pour entreprendre de grands travaux publics de s'appuyer sur l'opinion publique, jamais question nationale n'a été soutenue avec autant d'unanimité.



Chapitre cinquième

L'action du Gouvernement Canadien et le Canal de la Baie Georgienne

TANDIS que nous voyons toutes les contrées du monde, et notamment les Etats-Unis nos voisins dépenser des sommes considérables au développement de leurs voies navigables, il est intéressant de connaître l'action prise par le gouvernement du Canada sur ce sujet et particulièrement à ce qui a trait au Canal de la Baie Georgienne.

Tous les gouvernements du monde ont été guidés par cette pensée de M. Krantz, un politique français qui en 1874 écrivait:

"Les canaux et les rivières ont une puissance de transport presque indéfinie; ils peuvent, à un moment donné, faire face aux plus sérieux encombrements, les dissiper et, enfin, transporter à des prix très bas quand ils sont bien établis. Non seulement ils peuvent faire office de modérateur par le bon marché, mais encore de régulateur par la fixité de leurs prix."

En 1878, M. de Freycinet établissait en France son programme "pour l'amélioration et l'achèvement des voies navigables, de manière à créer un système des transports par eau, comparables au système des transports par voie ferrée."

Imbu de cette politique tous les gouvernements tant soit peu progressifs se sont appliqués à développer les voies navigables de leurs pays respectifs.

Poursuivons maintenant notre démonstration de ce qui s'est fait dans les autres pays, pour comparer avec ce qu'ont fait nos gouvernants.

Dans un discours qu'il prononçait à la Chambre des Communes d'Ottawa, M. Gerald White, député de Renfrew-Nord à l'appui de sa thèse en faveur du Canal de la Baie Georgienne a dressé comme un bilan de ce travail accompli ailleurs en faveur de l'amélioration des routes navigables et nous ne saurions mieux faire que de le citer.

" En ce qui regarde les voies navigables, qu'on me permette de donner lecture d'un extrait d'une déclaration faite par M. Joseph E. Ramsdell, président du congrès des eaux et rivières nationales des Etats-Unis, concernant leur amélioration.

" L'amélioration de nos voies navigables constitue le " devoir le plus impérieux du citoyen et de l'homme d'Etat " de notre pays, en même temps qu'elle lui ouvre les plus " brillantes perspectives."

" Monsieur l'Orateur, les voies navigables assurent des avantages de trois sortes: En premier lieu, économie directe dans le prix de revient des denrées alimentaires effectivement transportées par eau; en second lieu, économie indirecte, sous forme de réduction des tarifs de chemin de fer, résultat de la compétition des voies navigables, et, en troisième lieu, ce que l'on pourrait désigner l'*effet* créateur. Il n'est pas de meilleur moyen de déterminer l'*effet* produit par la concurrence des voies navigables que de signaler les résultats déjà acquis. Qu'on me permette de donner un exemple où deux pris sur le vif. Dans les premières années du dix-neuvième siècle, les hommes d'affaires comptaient que Philadelphie serait une des principales villes du littoral de l'Atlantique. Jusqu'à 1830 le chiffre de la population sur le territoire compris dans ses bornes actuelles dépassait celui des populations combinées de Brookyn et de New-York, et en 1831 le volume des exportations de l'état du Massachusetts rivalisait avec celui de l'état de New-York. Cependant, en 1840, les populations combinées de New-York et de Brooklyn excédaient de près de 100,000 celle de Philadelphie, et, en 1841, les exportations de New-York étaient près de trois fois plus élevées que celles du Massachusetts. On lit, dans une histoire de Philadelphie publié en 1884, le passage suivant:

" Quelle qu'en soit la cause, il n'en demeure pas moins " que, grâce à la concurrence du canal Erié, New-York est " devenue ce que Philadelphie était auparavant: l'entrepôt " du commerce des Etats-Unis."

" Battue du côté commercial, Philadelphie s'est attachée à maintenir sa prépondérance dans les fabrications, et, après y avoir réussi un temps, elle a vu un peu plus tard cet avantage lui échapper également. En 1830, New-York était désespérément en retard sous le rapport des manufactures, la valeur de ses produits n'étant que de 7 millions, contre 8 millions pour le Connecticut, 11 millions pour la Pennsylvanie et 63 millions pour le Massachusetts.

" Dix années plus tard, New-York s'était avancée au premier rang, avec une production évaluée à 96 millions, contre 74 millions pour le Massachusetts et 64 millions et demi pour la Pennsylvanie.

" Passant aux îles britanniques, nous y trouvons un autre exemple de l'immense et sérieux avantages qui est résulté pour certaines grandes villes d'Angleterre de l'amé-

lioration de ses voies navigables. Je parle principalement de la ville de Manchester. C'est en 1830 que cette ville a vu son premier chemin de fer. Comme chacun de nous le sait, Manchester est située à quelque cinquante milles de Liverpool, qui est un des grands ports du monde. D'abondantes mines de houille l'entourent, et elle est le centre de l'industrie cotonnière de la Grande-Bretagne. La population de Manchester était, en 1861, d'à peu près 500,000 âmes. Vers ce temps-là, toutefois, la fermeture d'un grand nombre de ses fabriques a fait éprouver un échec considérable à cette ville, et il devint évident qu'il y aurait à trouver un moyen de faire revivre sa vie industrielle et commerciale. Vingt années plus tard s'opérait une merveilleuse transformation. Les fabriques abandonnées vers 1880 sont redevenues actives, beaucoup de nouvelles industries ont été fondées, et la ville de Manchester aujourd'hui compte, avec sa banlieue, près d'un million d'habitants, et elle est, pour une région qu'habitent huit millions de gens prospères et affairés, le plus proche port de mer. La cause de cet arrêt dans la croissance de la ville de Manchester, ç'a été le coût excessif de ses moyens de transport, et le miracle qui a remédié à cet état de choses, ç'a été le creusement du canal à navires de Manchester.

"L'Allemagne nous fournit un autre exemple semblable à ceux que je viens de signaler. La ville de Frankfort est située au coeur du pays, loin de la mer et à plus de vingt milles du Rhin, sur les bords du Maine, rivière fort médiocre. Frankfort a été fondée par les Romains en l'an 150 après Jésus-Christ, et sa population, en 1880, était parvenue, par le lent cumul des siècles, à 140,000 âmes ou à peu près. Grâce à certain évènement, il s'est produit dans la croissance de cette ville un élan soudain qui, dans les vingt années suivantes, lui faisait gagner en population plus que dans tout le cours des siècles écoulées.

"Avec sa banlieue, qui l'entoure étroitement, Frankfort a aujourd'hui une population de près d'un demi-million d'âmes. L'évènement dont je parle, ç'a été la canalisation de la rivière, terminée dans l'automne de 1886, qui a relié le Main au Rhin en ce qui concerne la navigation, et, qui, sans permettre encore aux navires océaniques de se rendre à Frankfort, a permis toutefois à cette ville d'expédier ses marchandises par eau sur n'importe quel port des sept mers du globe. Les écluses ont depuis été agrandies, et d'autres améliorations ont été faites, en vue d'utiliser la rivière pour des bateaux d'un tonnage beaucoup plus considérable, et Frankfort qui, en 1886, dépensait pour l'outillage de son port à peu près 2 millions, y consacre aujourd'hui $17,600,000, en vue de faire face au rapide accroissement de son commerce.

"L'Allemagne, la Hollande et la Belgique sont des contrées qui, topographiquement voisines l'une de l'autre, sont, politiquement, bien différente. Comparée à celle des Etats-Unis, leur étendue est bien faible. Le commerce extérieur de ces trois pays n'en a pas moins été, en 1908, de $6,423,347,828, pendant que celui des Etats-Unis n'a été que de $2,345,014,067; c'est-à-dire que le commerce extérieur des trois pays en premier lieu nommés a été près de deux fois et demi aussi grand que celui des Etats-Unis. Ces pays n'ont à peu près qu'un treizième de la superficie du territoire américain; ils ont une population de 14 millions moindre que celle des Etats-Unis, et leur richesse accumulée est inférieure de plus d'une moitié à celle des Etats-Unis; le sol et le climat n'y sont pas meilleurs. La raison de cette différence énorme dans le chiffre du commerce extérieur est un développement plus complet et plus méthodique des moyens de transport dans ces pays qu'en aucun lieu du monde. En proportion de leur étendue, ils ont deux fois et un tiers autant de milles de voie ferrée que les Etats-Unis. Leur 41,200 milles de lignes de fer donnent à ces pays un mille de chemin pour toute étendue de territoire de cinq milles carrés et six dixièmes, pendant que les 230,000 milles de voie ferrée que les Etats-Unis avaient en 1907 leur donnent la moyenne d'un mille de chemin de fer pour chaque étendue de territoire de treize milles carrés et un dixième. Ils ont un système de voies navigables qui n'est surpassé ni égalé nulle part ailleurs. Au rapport de l'annuaire statistique, l'Allemagne a 8,545 milles de voies tenues pour navigables: ceci comprend les estuaires des rivières les plus considérables qui servent principalemnet aux navires océaniques, certains canaux en partie construits pour des fins d'égouttement et quelques petits cours d'eau utilisés de fois à autre seulement pour la navigation.

"En laissant de côté ces petits cours d'eau, il reste encore 6,215 milles de navigation fluviale améliorée, dont on se sert constamment. La Hollande compte 2,960 milles de canaux et de rivières navigables, et la Belgique en possède 1,367 milles, ce qui forme un total de 10,542 milles de cours d'eau pour les trois pays. Je pourrais également citer des chiffres relativement à la France, qui possède 10,350 milles de cours d'eau navigables, dont 7,485 milles sont régulièrement en usage. Quant à l'Angleterre et à l'Irlande, nous constatons que ce pays a un commerce étranger bien plus considérable que n'importe quel autre pays au monde, ce qui est probablement dû, dans une certaine mesure, au fait qu'il n'y a pas un endroit dans les Iles-Britanniques, qui soit à plus de 100 milles de la mer. Aux Etats-Unis, les états limitrophes des lacs, occupent le premier, le second, le troisième, le cinquième, le huitième, le neuvième, le dixième et le treizième rang, quant à la valeur de leur production."

En Europe, où l'on est pourtant bien en avant du Canada sur ce sujet, on étudie encore les moyens non seulement d'améliorer les voies navigables, mais d'en créer de nouvelles pour étendre le commerce.

Ainsi sous le titre "Eine Schweizeriche Adriabahn", l'ingénieur R. R. Gelpke, de Bâle, parle sur la la nécessité pour la France de remettre en valeur ses ports de l'Atlan-

tique, et il ne voit pour cela qu'un moyen: c'est de leur ouvrir d'importants débouchés en construisant un réseau de voies navigables dans la direction de l'Est. Si ces voies aboutissent au Rhin en aval de Bâle, soit par la Meuse ou la Moselle, soit par la Marne et Strasbourg, elles se trouvent arrêtées dans leur poussée vers l'Est. Leur point d'aboutissement naturel est donc Bâle, parce que les transports arrivant dans cette ville pourront remonter le Rhin jusqu'au lac de Constance, qui deviendrait en quelque sorte "un poste avancé de l'expansion commerciale française vers l'Orient."

M. Gelpke recommande donc l'établissement d'une voie fluviale reliant l'embouchure de la Loire d'une part, celle de la Seine d'autre part, au port de Bâle. De Saint-Nazaire au lac de Constance, la distance est de 650, et tandis que le transport des marchandises par chemin de fer sur ce parcours reviendrait à $6.00 de plus par tonne que d'Anvers et de Rotterdam par la voie du Rhin, l'ouverture de la voie fluviale de Saint-Nazaire à Bâle réduirait la différence à 40 centins; elle permettrait donc au port français de concourir avec Anvers et Rotterdam sur le marché suisse et au delà.

Ce n'est pas dans le but de faire montre d'érudition que nous signalons ce fait, mais bien pour démontrer quels sacrifices on serait prêt de s'imposer en Europe pour assurer l'expansion commerciale.

* * *

Après nous être rendu compte de ce qui se fait à l'étranger pour le développement des voies navigables, nous sommes mieux à même de juger l'action de nos gouvernements sur cette question et surtout pour le projet de la route georgienne, qui est véritablement un don de la nature, dont nous ne savons pas bénéficier.

Sollicités par les grands corps publics du pays, éclairés par la presse et pressés par les représentants du peuple eux-mêmes, on eut pu croire que les gouvernements qui se sont succédé à la direction du pays se seraient un jour décidés à mettre à exécution le voeu presqu'unanime de voir la construction de la route maritime du Canal de la Baie Georgienne: il n'en est rien pourtant et comme le disait M. A. P. Frigon le 11 mars dernier: "Si Champlain et ses compagnons revenaient, ils ne seraient pas peu étonnés de constater qu'en ce siècle de l'électricité où tout doit se faire rapidement, nous avons encore à lutter pour décider nos hommes d'État à adopter la route Georgienne comme route nationale."

L'action des gouvernements durant la période qui sépare les premières études du projet de notre époque n'a été que de faire faire des études. — Nous l'avons vu démontré plus haut. Ingénieurs après ingénieurs ont approfondi ce problème à la satisfaction des hommes d'État eux-mêmes, au point qu'un jour Sir Wilfrid Laurier déclarait à une délégation: "Quand vous reviendrez ne m'assiégez plus avec des arguments en faveur de ce projet", montrant bien par là sa conviction de la supériorité de la route Georgienne.

Toutefois il y a deux faits à signaler, qui à un moment donné ont pu faire naître l'espoir qu'enfin le rêve de tous allait être réalisé.

SUR LE PARCOURS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



La rivière aux Français, à 7 milles en aval de l'écluse de la Chaudière. — Le plan d'eau sera surélevé de onze pieds.

Charte de la Cie du Canal Montréal-Ottawa et la Baie Georgienne

Le premier de ces faits se produisit en 1894. Le 23 juillet de cette année un acte du parlement pour l'incorporation de la Compagnie du Canal de Montréal à Ottawa et la Baie Georgienne était promulgué. (57-58 Victoria, Chap. 103). (1)

---

(1) Notes empruntées à M. A. T. Genest, I.C., du rapport publié en 1908 sur le canal maritime de la Baie Georgienne par le gouvernement du Canada.

Les pétitionnaires étaient: George Cox, McLeod Stewart, Gordon Burleigh Pattee, Henry Kelly Egan, John W. McRae, Thomas Birkett, Olivier Durocher, Alexander McLean, Francis McDougall, John Charles Roger, Dennis Murphy, Charles Berkeley Powell, John R. Ashwith, l'hon. Francis Clemow, sir James Grant, M.P., Honoré Robillard, M.P., Thomas Ahearn, George Patrick Brophy, Alexander Harvey Taylor, Peter Wheland, Richard Nagle, David McLaren, William Scott, Joseph Kavanagh, Philip D. Ross, tous de la cité d'Ottawa; William C. Edwards, M.P., de Rockland. William T. Hodgins, M.P., de Hazledean; Alexander Fraser, de Westmeath; James Joseph O'Connor, de Port-Arthur; Joseph Martin ,M.P., de Winnipeg; John Bryson, M.P., de Coulonge; George H. MacDonald, de Port-Arthur; Hugh M. McLachlin et Claude McLachlin, d'Arnprior, James Craig, de Renfrew; James Wm. Bain, M.P., de Saint-Polycarpe; Joseph Gédéon Horace Bergeron, M.P., de Montréal; et William Owens, de Lachute.

Les vingt premières personnes susmentionnées furent nommées directeurs provisoires de la compagnie.

Le capital-actions de la compagnie était de dix millions de dollars divisés en actions de cent dollars chacune.

La compagnie avait le droit d'émettre et d'employer des obligations, des débentures ou autres garanties jusqu'à concurrence de trente millions de dollars.

La construction des canaux tels qu'autorisés en totalité ou en partie, devait être commencée, et cinquante mille dollars dépensés à cet effet dans les deux années suivant la passation de l'acte; huit années étaient accordées pour l'achèvement des travaux et la mise en marche de l'exploitation.

Les dimensions des canaux devaient permettre l'établissement d'une voie navigable d'une profondeur minimum de 9 pieds sur tout le parcours entre les points terminaux.

Un acte pour remettre en vigueur et amender l'Acte de 1894 fut promulgué le 5 octobre 1896. (60 Victoria, chapitre II).

L'article 3 du dit acte fut par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"3. McLeod Stewart, Alex. McLean, Joseph Kavanagh, Alexander Harvey Taylor, Francis McDougall, David MacLaren, George Patrick Brophy, l'honorable Francis Clemow, William C. Edwards, William Hutcheson, Napoléon Antoine Belcourt, de la cité d'Ottawa; Thomas Mackie, de Pembroke; James B. Klock, de Klock's-Mills; Claude McLachlin, d'Arnprior; Charles Ramsey Devlin, d'Aylmer; William John Poupore, de Morrisburg; Archibald Foster et William Murray, de Pembroke; et James Joseph O'Connor, de Port-Arthur, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie par le présent autorisée, sont par le présent constitués en corporation sous le nom de "Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne" (*The Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company*) — ci-après appelée 'la compagnie.'"

Les six premières personnes nommées ci-dessus furent les directeurs provisoires de la compagnie.

L'article 44 de l'Acte de 1894 fut abrogé et remplacé par le suivant:—

"44. Si la construction des canaux par le présent autorisés, ou de quelqu'un d'entre eux, n'est pas commencée, et s'il n'y est pas dépensé cinquante mille piastres, le ou avant le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, ou si lesdits canaux ne sont pas terminés et en exploitation dans les huit ans qui suivront ledit premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, les pouvoirs conférés par le présent acte seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toutes les parties des dits canaux ou travaux qui resteront alors inachevées."

Un acte concernant la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne, promulgué le 7 mai 1900 (63-64 Victoria, chapitre 106) étendit le délai pour le commencement des travaux jusqu'au 1er mai 1900. (2)

L'article 8 du chapitre 103 des Statuts de 1894 et l'article 4 du chapitre II des Statuts de 1896 furent amendés de manière à inclure dans les canaux y énoncés la partie de la navigation comprise entre Montréal et Ottawa. Le délai pour l'achèvement des travaux fut prolongé jusqu'au 1er mai 1908.

L'article 5 du chapitre 103 des Statuts de 1894 fut amendé par l'introduction des paragraphes suivants:—

"2. Les directeurs de la compagnie pourront adopter un règlement afin de créer et émettre comme actions privilégiées toute partie du capital social et leur donner telle préférence et priorité sur les actions ordinaires, quant aux dividendes et autres, que portera le règlement.

"3. Le règlement pourra statuer que les porteurs d'actions du capital privilégié auront droit de choisir un nombre déterminé de membres du bureau de direction, ou pourra donner aux dits porteurs tel contrôle qui sera jugé convenable sur les affaires de la compagnie.

"4. Aucun tel règlement ne sera mis à effet qu'après avoir été approuvé par le vote d'actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital souscrit de la compagnie, présents en personne ou représentés par fondés de pouvoirs, à une assemblée générale de la compagnie, dûment convoquée pour considérer ledit règlement.

"5. Les porteurs des actions du capital privilégié seront actionnaires au sens du présent acte et posséderont à tous égards les droits, et seront sujets aux obligations des actionnaires au sens du présent acte; mais, par rapport aux dividendes ou autrement, ils jouiront, à l'encontre des actionnaires ordinaires, des droits et préférence que leur donnera le règlement."

L'article 29 du chapitre 103 des Statuts de 1894 est abrogé, et à cet article est substitué le suivant:—

(2) A cette époque la Chambre de Commerce protesta contre tout retard à l'exécution. — N. de la R.

“20. La compagnie pourra émettre et engager ou placer des obligations, débentures ou autres valeurs, ainsi que le permet l'Acte des chemins de fer, jusqu'à concurrence de trente-cinq millions de piastres.”

Un acte concernant la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne, promulgué le 15 mai 1903 (3 Edouard VII, chapitre 79), prolonge le délai pour le commencement de la construction jusqu'au 1er mai 1904, et, pour l'achèvement des travaux, jusqu'au 1er mai 1910, mais sous la clause restrictive suivante :—

“9. La compagnie n'exercera pas les pouvoirs qui lui sont conférés relativement à la section du lac Nipissing à la baie Georgienne, autrement dite la section de la rivière des Français, avant et à moins d'y être autorisée par un arrêté du gouverneur en conseil.”

Un acte concernant la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne, promulgué le 6 juin 1904 (4 Edouard VII, chapitre 98), prolonge le délai pour le commencement de la construction jusqu'au 1er mai 1906, et, pour l'achèvement des travaux, jusqu'au 1er mai 1912.

Un acte concernant la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne promulgué le 13 juillet 1906 (6 Edouard VII, chapitre 138), prolonge le délai pour le commencement de la construction jusqu'au premier mai mil neuf cent huit, et, pour l'achèvement des travaux, jusqu'au 1er mai 1914.

La compagnie fut autorisée à porter son capital-actions de 10 millions à 50 millions de dollars, divisé en actions de cent dollars chacune, et d'émettre ou de se servir d'obligations, de débentures ou autres garanties jusqu'à concurrence de cent millions de dollars.

L'article 43 du chapitre 103 des Statuts de 1894 fut abrogé par le suivant :—

“43. Sa Majesté, ses héritiers et successeurs peuvent en tout temps prendre la possession et la propriété desdits canaux et ouvrages, ainsi de tous droits, privilèges et avantages de la compagnie, en donnant à la compagnie une semaine d'avis de son intention de ce faire; et dès lors la propriété desdits canaux, ouvrages, droits, privilèges et avantages passera à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs; et à tire d'indemnité. Sa Majesté paiera à la compagnie la valeur des travaux d'arpentages, de préparations de plans et autres sur le terrain, effectivement exécutés par la compagnie jusqu' la date dudit avis, ainsi que la valeur d etous biens tangibles de la compagnie dont il peut ainsi être pris possession, lesdites valeurs devant être déterminées par trois arbitres ou la majorité d'entre eux, dont l'un doit être choisi par Sa Majesté, un autre par la compagnie, et le iters-arbitre par les deux premiers.”

La loi suivante concernant la compagnie fut promulguée le 8 avril 1908 (7-8 Edouard VII, chapitre 150) :—

(1) Est abrogé l'article 4 du chapitre 138 des Statuts de 1906.

(2) La compagnie dite *The Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company* peut commencer la construction de ses canaux ou de quelques-uns de ses canaux et y employer la somme de cinquante mille dollars le ou avant le premier jour de mai mil neuf cent dix, et peut achever lesdits canaux et les mettre en service pour le premier jour de mai mil neuf cent seize; et subordonnément aux dispositions de la présente loi, elle peut, relativement à cett construction et à ce service, exercer tous les pouvoirs conférés à ladite compagnie par sa loi de constitution, chapitre 103 des Statuts de 1894, et les modifications apportés à cette loi; et, si cette construction n'a pas été ainsi commencée et si cet emploi d'argent n'y a pas été ainsi efefctué, ou si lesdits canaux n'ont pas été achevés et mis en service auxdites dates respectives, les pouvoirs confrés à ladite compagnie par le Parlement prendront fin et demeureront nuls et de nul effet pour ce qui desdits canaux et ouvrages de ladite compagnie restera alors inachevé.

(3) Rien en la présente loi ne porte atteinte ou préjudice aux droits qu'a le gouvernement du Canada sous le régime ou en vertu des dispositions de l'article substitué par l'article 5 du chapitre 128 des Statuts de 1906 à l'article 48 du chapitre 103 des Statuts de 1894.”

Depuis qu'elle existe la compagnie a fait beaucoup de travail en plans et en relevés. Ces plans ont été modifiés de temps en temps, avec le résultat que le premier devait comporter une dépense de $12,000,000, tandis que les derniers comportent une dépense dépassant celle prévu par le gouvernement. Par exemple, tandis que le gouvernement n'avait considéré que le creusage d'un canal de 22 pieds, le syndicat parlait d'un canal de 24 pieds. Depuis ces dernières années Sir Robert Perks a été la grande figure de l'entreprise, qui ne manque plus que la garantie de ses obligations et l'autorisation du gouvernement de commencer les travaux.

Nous l'avons démontré plus haut, la Chambre de Commerce s'est toujours opposée à la concession de cette entreprise à une compagnie privée. La nationalisation des canaux est un principe trop connu pour qu'on ne le respecte pas. Le Canal de la Baie Georgienne est une entreprise nationale qui doit être exécutée par le pays et qui doit devenir une voie d'eau publique et libre”, telle a toujours été la politique de la Chambre de Commerce à ce sujet.

Trois millions pour le canal Georgien

Le second fait à signaler s'est produit en 1911. L'hon. Wm. Pugsley alors ministre des chemins de fer et canaux fit inclure dans les estimés de 1912 une somme de $3,000,000 pour le canal de la Baie Georgienne. la moitié de cette somme devant être dépensée à chaque extrémité de la route. Seulement sont arrivées les élections générales de 1911 qui amenèrent le changement de gouvernement, et rien ne fut fait.

En 1913, le 26 mai, l'hon. M. Rogers faisait voter une somme de $600,000 pour le creusage de la rivière au Français en prévision du canal. On ne sait encore ce qui a été fait.

Le dernier acte du gouvernement du Canada a été la nomination d'une nouvelle commission, composée de MM. S. Evans, Lt.-Col. Meighen et Edouard Gohier, chargés d'étudier les résultats économiques de la construction du canal georgien.

Comme on le voit, en comparant ce qui se fait à l'étranger à l'action des gouvernements du Canada, on ne peut se féliciter de l'empressement de ces derniers pour droit au voeu général de la population.



Chapitre sixième

Ce qui a empêché la construction du canal de la Baie Georgienne

---

MAINTENANT que nos lecteurs savent ce que c'est que le Canal Georgien et que nous avons démontré sa supériorité sur tout autre voie maritime; maintenant qu'il est établi que la construction de cette grande route maritime rencontrerait le voeu de la majorité de la population du Canada, il n'est pas sans intérêt de s'arrêter à l'examen des raisons — on pourrait dire des prétextes — qui ont empêché la réalisation de ce projet. Ces raisons sont multiples et d'ordres divers; nous nous efforcerons de les signaler toutes, et, si possible, d'en démontrer, sans parti pris, la futilité.

Les causes signalées du retard à construire le Canal Georgien sont:

1° Le manque de fonds de la part du pays;

2° L'agrandissement du Canal Welland;

3° L'antagonisme de certaines villes de l'Ontario;

4° L'opposition des chemins de fer et des compagnies de navigation des lacs;

5° Les menées américaines dans Ontario.

Le manque de fonds

La réponse des gouvernements aux demandes pressantes faites depuis tant d'années en faveur du Canal de la Baie Georgienne a été : le Canada n'a pas l'argent nécessaire pour entreprendre d'aussi vastes travaux. Et on disait comme l'hon. Rogers le 23 février dernier, que l'exécution de grands travaux publics, la construction du Transcontinental national ont pris tout l'argent dont le pays pouvait disposer

Telle est la première raison apportée. Or il nous semble que sa futilité est de démonstration facile.

Combien d'argent le pays a-t-il investi dans une foule d'entreprises dont le succès est loin d'être assuré. Nous pourrions citer le chemin de fer de la Baie d'Hudson, l'agrandissement du canal Welland, qui profitera d'abord aux Etats-Unis, l'exécution de nombreux travaux publics par tout le pays, dans le seul but de favoriser les partisans, de l'un ou l'autre des partis.

D'ailleurs il n'eut pas été nécessaire pour satisfaire les pressantes demandes qui ont été si souventes fois formulées par les corps publics, par la presse et par les représentants du peuple eux-mêmes, de dépenser immédiatement le 150 millions qui représentent le coût de l'entreprise. On eut pu procéder par étapes et souscrire chaque année une certaine portion de cette somme. On eut pu décider d'abord le principe de la construction, puis chaque année inclure au budget une appropriation de 15 millions, par exemple. En procédant ainsi peut-être eut-on éviter au pays la crise qu'il traverse.

Au cours de l'hiver dernier on calculait que 100,000 personnes étaient sans travail, or il nous semble que si le canal eut été commencé il y a dix ans, c'est 100,000 ouvriers de plus qu'il aurait fallu pour faire face à la demande de la production, stimulée par la consommation.

Ces centaines de milliers d'ouvriers assurés d'un travail considérable eussent eu besoin de se nourrir, de se vêtir de se loger, et il eut fallu augmenter la production, partant les importations : et le résultat eut été que les revenus du pays eussent augmentés.

Les nombreuses industries appelées à contribuer à l'exécution de ces immenses travaux eussent été elles aussi assurées de commander pour plusieurs années, partant, au lieu de l'arrêt et de la suspension des opérations de plusieurs d'entre elles comme on le voit aujourd'hui, on aurait vu une activité intense et rémunératrice autant pour les finances du pays que pour les individus.

L'argent investi par le pays dans cette entreprise eut été partiellement remboursé au Trésor, en impôts nouveaux. En outre de cela le pays se serait remboursé indirectement par la mise en valeur des richesses naturelles encore improductives que recèle toute la région que traversera la route projetée, et qui n'attendent que des moyens de transports.

Il eut été intéressant de poursuivre cette démonstration ; mais cela suffit pour faire voir qu'en investissant de l'argent dans cette entreprise les finances du pays en eussent profité sans tarder.

L'agrandissement du canal Welland

Le 14 mai 1913 le Très Honorable R. L. Borden, premier ministre du Canada avait déclaré à une nombreuse délégation qui était aller demander la construction du canal de la Baie Georgienne ; et qui avait protesté contre l'agrandisse-

ment du canal Welland, que rien ne serait fait pour le canal Welland sans que le gouvernement ait fait faire une enquête pour se rendre compte de l'étendue et des résultats des travaux qui seraient exécutés.

Pourtant le 23 février 1914, en énumérant les raisons pour lesquelles le gouvernement ne pouvait commencer la construction du canal georgien, l'hon. Rogers déclarait aux Communes :

"Chacun sait qu'on travaille à donner au canal Welland une profondeur de 25 pieds et que le coût estimatif de cette entreprise s'élèvera à $45,000,0000."

L'agrandissement du canal Welland est bien une des raisons qui empêchent le gouvernement à construire le canal de la Baie Georgienne et pourtant on ne sache pas qu'aucune commission ait été nommée pour étudier les résultat de cette aventure, car ils sont nombreux les experts qui seraient venus devant la commission pour démontrer que l'agrandissement du Welland est bien plus profitable aux Etats-Unis qu'au Canada.

Il a été surabondamment prouvé depuis longtemps que le trafic des grands lacs venant tant des ports canadiens qu'américain est contrôlé pratiquement par les vaisseaux américains, parce qu'ils sont d'une plus grande capacité : la conséquence c'est qu'ils peuvent transporter à meilleur prix que les vaisseaux canadiens.

"Le creusement du canal Welland va-t-il changer ces conditions ? se demande M. Joseph Redden, un expert en la matière.

"Non décidément" répond-il, "mais cet état de choses va se perpétuer."

Et il continue : "Il est un fait qui doit naître dans l'esprit quand il s'agit de juger des mérites du canal Welland et du canal de la Baie Georgienne, et ce fait est que les bénéfices du canal amélioré ou construit iront au pays sur les rives desquelles les ports seront le mieux aménagés. Avec le creusage du canal Welland ce sont les Etats-Unis qui possèdent ses ports. On dira que le Canada possède au bas du lac Ontario, à Prescott et à Kingston des ports aussi bien amenagés que ceux des Etats-Unis. Ce n'est pas exact. Et le Canada ne peut faire concurrence avec les Etats-Unis, parce qu'il n'a pas le meilleur trafic allant à l'ouest par cette route, qui pourrait le rendre capable de construire de plus grands vaisseaux, et de les tenir constamment en opération, transportant à aussi bon marché que les vaisseaux américains."

"La barrière du canal Welland, disparue, écrit encore M. Redden, l'état de chose va s'accentuer, parce qu'il va permettre à la flotte de 350 vaisseaux américains qui font le trafic de la tête des lacs, vaisseaux dont la capacité est de 150,000 à 400,000 boisseaux de blé, d'aller plus loin par eau, et ainsi réduire le trajet par chemin de fer entre les entrepôts des ports américains et l'Atlantique."

Or s'il est ainsi bien établi que les Etats-Unis seront les premiers à bénéficier de l'agrandissement du canal Welland, peut-on donner comme raison du retard à construire le canal Georgien la nécessité de cette agrandissement. C'est encore futile. N'eut-il pas été plus sage et plus pratique de dépenser pour la route Georgienne les millions que va coûter l'agrandissement du Welland au détriment du Canada?

L'antagonisme de certaines villes de l'Ontario

Le 8 février 1919 M. Robert Reford écrivait à feu l'hon. M. Monk, alors ministre des Travaux Publics une longue lettre dans laquelle il suppliait le ministre de ne pas "sacrifier le bien être du Dominion de la Cité de Montréal et de la route du Saint-Laurent pour laquelle tant d'argent avait été dépensé, à la jalousie et à la voracité des gens de l'Ontario qui ont toujours combattu tout projet paraissant être profitable à Montréal."

Cet antagonisme dont nous donnons des preuves de l'existence et de l'intensité à fait peur aux politiciens, et les chefs des partis ont toujours hésité à prendre une action énergique dans l'intérêt général. C'est une troisième raison du retard à construire le canal Georgien ; pourtant combien elle est futile encore !

Nous voyons une preuve de l'antagonisme de certaines villes de l'Ontario dans un pamphlet aussi injuste que pernicieux publié par le Board of Trade de Toronto contre le projet georgien ; dans les manoeuvres d'une certaine union, dite "The Great Materways Union", et dans les déclarations des maires de certaines petites villes comme Windsor.

Pourtant rien ne justifie cette opposition. On a prétendu pour l'expliquer que le canal de la Baie Georgienne ne serait qu'à l'avantage de Montréal, ce qui est faux. Et même Montréal eut-il retiré seul les plus grands bénéfices de cette entreprise que l'Ontario ne devrait avoir rien à dire. En effet pourquoi Montréal qui assure au pays les plus forts revenus, et qui avec ses capitaux contribue plus qu'aucune autre ville à l'expansion du Canada, ne pourrait-il pas exiger la construction du canal de la Baie Georgienne ? Mais il est prouvé par la longue liste des adhésions publiée plus haut que Montréal n'est pas seul à demander cette grande route. On voit dans cette liste des noms de municipalités de l'Ontario, du Manitoba, de l'extrême-Ouest et des Provinces Maritimes.

Quand le gouvernement Macdonald accordait au chemin du Pacifique Canadien un subside de 32 millions de dollars et 32 millions d'acres dans l'ouest qui était la propriété des citoyens établis dans l'Est du Canada, la province de Québec et Montréal particulièrement ont-ils combattu cette politique ? Les citoyens de la province de Québec se sont-ils opposés aux nombreuses subventions accordées au chemin de fer Nord-Canadien, et à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, parce que l'ouest du pays profiterait plus de ces grandes entreprises ? Pourquoi Toronto, Windsor, Berlin et tant d'autres villes de l'Ontario ne font-elles pas preuves de plus de magnanimité et de patriotisme ?

Et surtout pourquoi les gouvernements se laisseraint-ils

arrêtés par cette antagonisme, qui ne peut être que préjudiciable à la consolidation de l'oeuvre de la Confédération?

L'opposition des compagnies de chemins de fer et de certaines compagnies de navigation

Si le canal de la Baie Georgienne n'a pas encore été construit c'est qu'à l'empêchement allégué par suite des ressources limitées dont disposait l'Etat se joindrait une autre difficulté : "la vieille rancune du rail contre l'eau" comme l'écrivait un jour un homme d'état français, c'est-à-dire que les chemins de fer craignent de perdre de l'argent par la concurrence du canal.

Cette assertion nous la trouvons dans une lettre du 18 février 1912, de feu M. Robert Reford a M. Armand Chaput alors président de la Chambre de Commerce.

Si respectable que soit cette opinion nous ne voudrions l'admettre, parce que toutes les expériences faites dans les autres pays démontrent nettement l'intérêt que les chemins de fer ont à voir se développer, non pas concurremment, mais conjointement à leur réseau, un système rationel de voies navigables.

Avec le développement du trafic les compagnies de chemins de fer devront voir à décongestionner leurs réseaux. Les canaux et les autres voies navigables leur en donnent le matières pondéreuses. Elles n'y perdraient rien et, grâce à de larges compensations assurées, les frais de transport seraient diminués dans de sensibles proportions au plus grand profit de la masse.

On possède à cet égard, nombre de précédents des plus rassurants :

Les chemins de fer ont-ils tué le roulage? Prend-on moins le train depuis que les automobiles sont devenues pratiques et rapides? Le tramway a-t-il ruiné le cocher de place? Aucun moyen de transport ne s'est substitué à un autre.

Au contraire la construction du canal de la Baie Georgienne favorisera les chemins de fer, en développant une région nouvelle, où naîtra une industrie des plus variées, qui réunira autour d'elle une population nouvelle.

La concurrence n'est donc pas à craindre et les intérêts matériels dont les administrateurs des grands réseaux ont la charge ne sont pas compromis.

La grande prospérité de l'Angleterre et de l'Allemagne est dûe pour la plus grand partie, à leur admirable organisation de transport et aux habiles coordinations des voies de fer et d'eau.

En 1878 M. de Freycinet disait déjà en France en parlant des canaux: "le soi-disant préjudice causé aux compagnies de chemins de fer par les canaux est démenti partout où l'expérience a été faite."

Reste les petites compagnies de navigation propriétaires des petits navires naviguant sur le Canal Welland. On prétend qu'elles sont opposées au Canal Georgien : eh bien, qu'ils en fassent leur deuil parce que leur avenir est encore bien plus en danger avec l'agrandissement du Welland, puisqu'ils vont périr de la concurrence américaine qui les feront disparaître, qui les feront disparaître d'inanition ou par absorption.

SUR LE PARCOURS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



La colline du Parlement et les écluses du Canal Rideau, à Ottawa.

Les menées américaines dans l'Ontario

Cela peut paraître paradoxal et aller à l'encontre de l'opinion publique, mais c'est un fait aujourd'hui prouvé que les Américains ont établi dans l'Ontario, ce foyer du loyalisme leurs quartiers pour faire échec au projet du Canal de la Baie Georgienne et nous allons montrer à quelle pratique artificieuse ils ont recours pour faire réussir leur contre-projet.

Le 25 mai 1913 le *Montreal Star* publiait une dépêche très significative de Washington. Cette dépêche annonçait tout bonnement qu'un sénateur des Etats-Unis, du nom

de Chs. E. Townsend venait de soumettre au comité des relations étrangères la proposition suivante:

"*Résolu* que le Président des Etats-Unis soit prié d'entrer en négociations avec la Grande-Bretagne ou le Dominion du Canada en vue d'en venir à une entente dans le but de travailler de concert à améliorer la navigation dans les cours d'eau commune ou qui pourraient le devenir, pour le commerce du Canada et des Etats-Unis."

Le but du Sénateur Townsend en faisant cette proposition n'est autre que de détourner du Canada le trafic du grain de l'ouest au bénéfice des Etats-Unis. Son idée est d'ouvrir une passage entre les grands lacs et d'améliorer les ports de façon à permettre aux transatlantiques de mouill ret Duluth, dans le Minnesota et autres ports des grands lacs. De Duluth à Liverpool serait la route transatlantique. Et le sénateur Townsend ne cachait pas "qu'il "croit qu'à moins que les Etats-Unis prennent dès maintenant l'initiative de cette matière le gouvernement canadien creuserait un Canal de la Baie Georgienne à la "rivière Ottawa et s'assurera ainsi les mêmes avantages "que les Etats-Unis pour les navires océaniques avec l'avantage en plus, que le Canada aura le contrôle entier sur "tout ce cours d'eau artificiel."

Le 17 mars 1914 le sénateur Townsend exposait de nouveau son projet devant le Sénat des Etats-Unis et dans son discours il nous faisait savoir que le Sénat avait adopté à l'unanimité sa proposition du 25 mai 1913, qui avait été envoyée au président des Etats-Unis qui lui-même l'avait référée à son secrétaire d'Etat, en vertu de l'Acte du 11 janvier 1909 créant la Commission Internation Conjointe.

Dans son discours du 17 mars le sénateur Townsend nous dit que le coût de cette route maritime internationale qu'il préconise, serait d'environ de 300 millions, dont 150 millions à payer par chacun des deux pays.

C'est maintenant le temps de montrer la participation de nos amis de l'Ontario dans les manoeuvres américaines.

Nous avons dit que c'est le 25 mai 1913 que le Sénateur Townsend avait lancé son projet; or, le 11 mai 1912, la "Great Waterways Union" était organisée dans l'Ontario.

Le Sénateur Townsend dénonçait le projet du Canal Georgien comme impraticable et la "Great Waterways Union" faisait de même; et en même temps dans un pamphlet qu'elle a publié, elle dresse tout un plaidoyer favorable au projet Townsend, qui est celui de la Long Sault Development, dénoncé en 1910 et 1911, par tous les corps publics canadiens, et parmi lesquels se trouvait la Chambre de Commerce de Montréal.

Nous aurions souhaité pouvoir citer ici en son entier le pamphlet de la "Great Waterways Union" pour signaler toutes les faussetés et les absurdités dont il est rempli, mais cela nous eut mené trop loin.

Pour l'aider dans ses menées la "Great Waterways Union" a organisé des réunions de protestation contre le projet Georgien, et pas un des orateurs de ces réunions n'a réussi à démontrer la supériorité du contre-projet sur le projet que nous préconisons. Toutefois les organisateurs de l'Union ont fait tant d'agitation qu'il semble avoir réussi à intimider nos gouvernants, au point de les paralyser.

Pourtant hésiterions-nous un instant devant ces manoeuvres? A qui fera-t-on croire qu'en proposant au Canada de construire une route maritime internationale les Etats-Unis voudraient favoriser plutôt notre pays? Et qu'il surgisse des difficultés entre les deux pays à propos de [illegible] route, à qui fera-t-on croire que le Canada aura le dessus sur les Etats-Unis?

Dans son discours du 17 mars 1914, le Sénateur Townsend évalue à 4 millions le nombre de chevaux-vapeur d'énergie à développer sur le parcours de cette route. Croit-on que c'est dans l'intérêt du Canada que les Etats-Unis veulent mettre en valeur cette immense richesse qui pourrait être vendue 15 millions de dollars par an?

Le dessous de tout ce contre-projet le Sénateur américain l'a mis à jour quand il dit dans ce discours "qu'il y a "quelques années une corporation privée est allée devant "le Congrès Américain pour obtenir le permis de construire "un barrage au Long Sault et qu'elle propose de le construire dans l'intérêt de la navigation en établissant et "mettant en opération des écluses, mais qu'elle voulait "aussi payer quelque chose pour chaque cheval-vapeur "d'énergie développé."

Nous savons maintenant quels sont les véritables adversaires du projet Georgien, et il serait intéressant de connaître le motif réel de la visite de l'ex-président Taft, à Ottawa en janvier dernier, quelques jours après que les journaux annoncèrent l'agitation qui allait être faite dans tout le pays par la Chambre de Commerce de Montréal en faveur du Canal de la Baie Georgienne.

Aujourd'hui il n'est personne d'un peu renseigné qui ne sache par que le formidable trust qu'est l'Alum[illegible] Company of America" est celui qui a organisé la lutte contre notre projet en vue de s'assurer le contrôle des puissants pouvoirs hydrauliques du Saint-Laurent, et plus particulièrement ceux du Long Sault. C'est pour arriver à ce but que le trust de l'aluminium a tour-à-tour organisé aux Etats-Unis d'abord, la St. Lawrence County Electric and Power Co., la Massena Electric Light and Power Co., la St. Lawrence Transmission Co., la St. Lawrence River Power Co. et finalement la Long Sault Development Co.; et dans Ontario des filiales canadiennes de la St. Lawrence Power Transmission, la St. Lawrence Power, la Stormont Electric Light and Power Co. et la Cornwall Street Railway Light and Power.

De tous les obstacles que le projet du Canal Georgien a à surmonter les menées américaines sont les plus dangereuses; et c'est avec des millions que vont se battre dans cette lutte les adversaires de notre projet.

Que faut-il faire sinon de s'organiser pour faire face à l'ennemi et faire triompher la cause de notre pays?

* * *

Nous avons signaler les obstacles qui empêchent le projet du Canal de la Baie Georgienne d'avancer: il reste maintenant aux patriotes sincères et conscients de leurs responsabilités, envers leur patrie commune, le devoir de s'unir et de travailler de concert pour faire disparaître ces obstacles; qu'ils se joignent à la "LIGUE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE" et qu'ils prêtent à ses organisateurs un concours moral et pécuniaire généreux: c'est à cette condition seulement que le triomphe définitif est assuré.

Chapitre septième

Quels seront les résultats de la construction du Canal de la Baie Georgienne pour tout le pays?

VOILA enfin la conclusion de toute cette étude sur le Canal de la Baie Georgienne. Mais avant de clore ce travail, pourquoi n'essaierions-nous pas d'étudier ensemble les résultats nécessaires de la construction de cette grande route maritime ?

Après ce que nous avons vu se produire dans les autres pays, n'est-il pas raisonnable de supposer que les mêmes causes produiront les mêmes effets ? Pourquoi en serait-il autrement ?

Au Parlement canadien, le 23 février dernier, M. P.-E. Lamarche, dans un discours très fouillé, et devant la Royal Society of Arts, de Londres, le 3 février dernier, Sir Robert Perks, dans une fort intéressante causerie, ont tous deux fait entrevoir ces merveilleux effets qui transformeront notre pays, et qui le placeront au premier rang des grandes contrées de la terre.

Avant de citer ces deux hommes qui ont fait une étude approfondie de ce problème du transport, qu'il nous soit permis de reproduire les conclusions du rapport d'un comité spécial du Sénat canadien nommé en 1898 pour rechercher les résultats économiques de la construction du canal georgien. Cette citation sera une réponse à ceux qui prétendent qu'il faut encore une commission spéciale pour rechercher ces résultats.

Voici comment ce rapport conclut:

"Votre comité conclut d'un examen général des témoignages:

"Que la construction d'un canal, suivant les plans de la compagnie Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, est sans aucun doute possible et praticable.

"Que sa construction sera d'un grand avantage commercial pour le commerce du Canada, fournissant un débouché nouveau pour le transport du gros fret, de l'Ouest jusqu'au bord de la mer par Montréal et Québec. Etant une route plus directe et plus courte, ce canal aurait pour effet de réduire le coût des transports sur ces produits.

"Par exemple, les grains des lacs Michigan et Supérieur pourraient être transportés à Montréal à un plus bas prix et à Québec, pour un prix pas plus élevé que les prix minimum entre les Grands lacs et New-York. Conséquemment, une grande partie de ce commerce qui maintenant suit la route du canal Erié serait dirigée vers Montréal et nos autres ports canadiens.

"Et, de plus, votre comité est unanimement d'opinion que le développement et l'usage des immenses forces hydrauliques le long de cette route, pour fins d'électricité, pour l'extraction et la fonte du fer et autres minerais qui sont en si grande abondance dans la vallée de l'Ottawa, lesquelles forces hydrauliques ne peuvent être développées maintenant à cause du manque de communications et de facilités de transport, seraient seules suffisantes pour autoriser la construction du canal.

"Cette route développerait aussi une immense industrie de bois, de bois de pulpe, de pâte de bois et autres industries propres à la vallée de l'Ottawa.

"Le développement de toutes ces industries et l'ouverture d'un nouveau pays seront certainement un moyen de créer des centres de population, et, de cette façon, comme votre comité l'a déjà fait remarquer, ce canal sera une cause d'accroissement et de bienfaits pour le commerce du Dominion et sa construction devient non seulement utile, mais nécessaire.

"Votre comité ne saurait faire mieux que de vous prier de vous reporter au témoignage rendu par le major général commandant Gasgoigne, sur les avantages du canal projeté, tels qu'ils sont envisagés par les autorités militaires de l'empire.

"Votre comité, en conséquence, en soumettant la preuve apportée par des savants, des experts, des autorités en matière commerciale, et autres témoins, est convaincu que tout cela prouve, d'une façon concluante, que la construction du canal de la baie Georgienne sera d'un bienfait inestimable pour la prospérité générale du Canada.

"Votre comité désire aussi appeler votre attention sur les avantages qui en découleront pour ceux qui habitent présentement le Nord-Ouest, ainsi que sur l'élan que cette entreprise donnerait dans l'avenir à l'augmentation des populations rurales de cette partie fertile du pays, en leur permettant d'avoir, pour leurs produits, des moyens de

transport sûrs et économiques; et de cette façon, cette grande partie du pays qui est improductive à l'heure présente deviendrait habitée par une classe de bons cultivateurs qui, par la suite, contribueront au revenu du Dominion. En pareilles circonstances, votre comité propose fortement l'entreprise projetée à la considération favorable du Gouvernement et il sera toujours disposé à prêter tout son appui pour assurer la construction immédiate et l'exécution rapide de cette entreprise. Nous sommes convaincus que le peuple de ce pays, quand il connaîtra les avantages qui peuvent découler de ces travaux, notifiera toute action que le Gouvernement pourra prendre pour faciliter la construction d'une entreprise d'importance nationale, puisque cette voie est située sur le territoire canadien depuis la mer jusqu'à l'ouest."

Ce sont ces avantages que M. Lamarche et Sir Robert Perks ont tenté de mieux faire voir à l'aide de comparaisons, au cours de leurs travaux si documentés.

Dans son discours du 23 février, M. Lamarche a voulu montrer le résultat économique de l'entreprise quand il disait :

"Il nous serait possible de garder, sans partage, et pour notre propre avantage tout le trafic qui se dirigerait de l'ouest à l'est, et aussi une grande partie de notre commerce d'exportation, tandis que par la route internationale vers le sud, chaque port américain constitue une fissure à travers laquelle s'échappe notre grain qui est ainsi perdu pour le commerce canadien."

Puis M. Lamarche poursuit sa démonstration en parlant des effets que produira la construction de cette grande route:

1° pour le transport du grain en partant de Fort William et Port Arthur;

2° pour la création et le développement d'un commerce inter-provincial;

3° pour le transport du bois, du minerai, et des animaux;

4° pour l'exploitation de l'énergie électrique produite par les puissants pouvoirs hydrauliques qui se trouvent sur le parcours de la route.

Pour le trafic du grain M. Lamarche nous dit:

"Nous basant sur l'exportation totale du grain canadien, de Fort-William et Port-Arthur, telle qu'établie par les statistiques des grains, compilées par le département du Commerce, nous trouvons que notre grain a été expédié aux ports américains, au cours des quelques dernières années dans la proportion suivante: En 1906, 32 p. 100, en 1907, 36 p. 100, en 1908, 1909 et 1910, 30 p. 100, en 1911, 37½ p. 100 et en 1912, 40 p. 100. Nous avons ainsi perdu l'avantage de transporter sur des navires canadiens, dans des réseaux canadiens et vers des ports canadiens ces millions de minots de blé et d'autres grains, à cause de notre politique stagnante en matière de transports par eau et en matière d'amélioration de nos systèmes de canaux.

"De plus, les statistiques des canaux réunies par le département des Chemins de fer et Canaux démontrent qu'en 1911, 93 p. 100 du trafic total des canaux du Sault-Ste-Marie s'est effectué par des vaisseaux américains et que 7 p. 100 seulement s'est effectué par des vaisseaux canadiens.

"Il a été dit et écrit que tout le grain de l'Ouest devait être expédié chaque année dans la période de temps qui s'écoule depuis la fin de la moisson, jusqu'à la fermeture de la navigation, c'est-à-dire pendant les mois de septembre, octobre, novembre et décembre, et que, conséquemment, pendant les autres mois de l'année, les vaisseaux de transport voyageant de l'est à l'ouest sur le canal de la baie Georgienne demeureraient sans emploi.

"Je démontrerai tout à l'heure que le trafic du canal de la baie Georgienne comprendra bien d'autres produits à part les cargaisons de grain, mais pour le moment, je veux fournir la preuve que cette prétention au sujet de la période d'expédition est absolument contredite par les statistiques officielles des grains.

"Si nous référons aux expéditions mensuelles des grains de Fort-William et de Port-Arthur, au cours des dernières années, nous découvrons qu'un peu plus que la moitié seulement de la moisson est expédiée pendant les mois de détembre, octobre, novembre et décembre et que le reste est expédié au cours des autres mois, chaque mois ayant sa part raisonnable.

"Prenons, par exemple, la moisson de 1912. L'expédition totale du grain de Fort-William et de Porte-Arthur monte à 143,537,523 minots dont 28,632,486 minots ont été expédiés par chemin de fer et 104,905,037 minots ont été expédiés par Grands lacs. De cette dernière partie expédiée par les lacs, 55,956,918 minots ont été expédiés au cours des mois de septembre, octobre, novembre et décembre, et ceci ne représente qu'un proportion de 52 p. 100 sur l'expédition totale par eau, pour la moisson de 1912. Quant au reste, à savoir 48 p. 100, l'expédition s'est faite pendant les autres mois de l'année.

"La route du canal de la baie Georgienne est, de plus, la plus courte, la plus économique et la plus sûre.

"L'avantage pour la distance, par le canal de la baie Georgienne, comparé aux autres routes, est très facile à démontrer.

"Par le canal de la baie Georgienne, la distance de Fort-William à Montréal est de 934 milles, par le canal Welland, elle est de 1216 milles; et la distance de Fort-William à New, par le canal Erié de 1,358 milles.

"Par conséquent, la route de la baie Georgienne est de 282 milles plus courte que celle du Welland et du Saint-Laurent, et elle est de 424 milles plus courte que la route par Buffalo et New-York.

"Maintenant, la distance entre Fort-William et Liverpool, en passant par le canal de la baie Georgienne, est de 4,123 milles, et en passant par la route de New-York, elle est de 4,929 milles, ce qui fait une différence de 806 milles,

en faveur de la route de la baie Georgienne.

"Cette route sera aussi la plus économique, parce que c'est la seule qui pourra permettre aux gros navires de transport de naviguer jusqu'à la tête du trafic maritime, sans aucun transbordement. Si, dans l'avenir, une autre voie de même profondeur était construite ailleurs, cette dernière aura toujours le désavantage d'être la plus longue. Actuellement, il n'y a qu'une très petite proportion du trafic de l'Ouest qui se fait complètement par eau. Le grain, aux Etats-Unis comme au Canada, est surtout transporté par les grands vaisseaux des lacs et, ensuite, par chemin de fer, et ceci est dû au fait que les canaux américains et canadiens n'ont pas une profondeur suffisante.

"Les barges ou petits bateaux de transport n'ont pas réussi jusqu'ici à rivaliser avec les chemins de fer, mais les chemins de fer, d'un autre côté, ne peuvent jamais arriver à rivaliser avec les grands vaisseaux des lacs.

"La construction d'une voie de transport par eau de 22 pieds de profondeur permettant à ces gros navires d'atteindre le port de Montréal va produire une révolution complète dans les tarifs de transport pour le trafic de l'Ouest."

* * *

Ne serait-ce pas un beau résultat pour le canal georgien d'avoir consolidé l'oeuvre de la Confédération? Or, c'est ce qu'il produira quand le commerce le plus actif et le plus intense se fera entre chacune des provinces du Canada. Et M. Lamarche continue.

"De jour en jour, nous perdons de notre indépendance commerciale, et nous négligeons notre devoir qui est d'unir encore plus solidement ensemble les différentes parties de ce Dominion par des relations plus intimes au point de vue commercial.

"Je ne suis pas d'opinion que nous devrions considérer la frontière américaine comme une muraille de Chine et je n'ai jamais pensé ni déclaré que de faire le commerce avec nos voisins c'était de mettre en danger notre existence politique; mais à titre de véritable Canadien, je suis opposé de toutes mes forces à ce qu'on américanise le trafic de la navigation intérieure.

"Aujourd'hui, sans le canal de la baie Georgienne, les Américains contrôlent absolument les taux de transport du grain sur les Grands lacs, parce que les cargaisons de retour consistent dans une proportion de 80 p. 100 en charbon des ports du lac Erié.

"Sans cette importante cargaison de retour, qui ne peut jamais être remplacée par le fret d'occasion, notre flotte canadienne des Grands lacs se trouverait absolument incapable de transporter le grain pour le même prix que les vaisseaux américains. Par conséquent, le trafic de notre grain sur les Grands lacs est absolument entre les mains et sous la dépendance du peuple américain.

"Mais il y a plus, la province d'Ontario dépend absolument des Etats-Unis pour son charbon. L'Ontario, à n'importe quelle période de l'année, ne pourrait durer plus de trois semaines, sans un nouvel approvisionnement des Etats-Unis. Au cas d'une guerre avec nos voisins, pendant les mois d'hiver, une victoire décisive pourrait être remportée sans le secours des soldats en nous laissant geler.

"Et ceci se passe près d'un demi-siècle après la Confédération où l'on promettait à la Nouvelle-Ecosse, l'une des provinces de ce Dominion, une ouverture vers les marchés de l'Ouest, pour son commerce de charbon.

"On a souvent prétendu que le charbon du Cap-Breton ne peut pas faire la concurrence au charbon américain plus haut que Montréal.

"Dans les circonstances présentes, c'est absolument vrai, mais avec le canal de la baie Georgienne, le charbon de la Nouvelle-Ecosse pourra être livré à Fort-William pour le même prix qu'il l'est actuellement à Montréal, et je vais essayer de vous le démontrer.

SUR LE PARCOURS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



Confluents des rivières Mattawa et Ottawa.

"Le charbon américain dans les ports du lac Erié coûte meilleur marché par tonne que le charbon de la Nouvelle-Ecosse, dans le port de Sydney, et ceci pour plusieurs raisons.

"Le charbon américain est extrait du flanc de collines ou de montagne, tandis que le charbon canadien à Sydney provient d'en dessous du niveau de la mer, ce qui est beaucoup plus coûteux.

"Aux Etats-Unis, ceux qui travaillent dans les mines de charbon sont, en grande partie, des étrangers, tandis que dans la Nouvelle-Ecosse on est obligé d'employer de la main-d'oeuvre du pays.

"Dans la Nouvelle-Ecosse, chaque tonne de charbon verse 12 cents ½ au trésor provincial pour l'éducation, tandis qu'il n'existe pas de taxe semblable sur le charbon américain.

"Comme vous le savez, le charbon canadien débute avec désavantage, mais les choses s'égalisent par l'imposition de 53 cents de droits de douane par tonne, en vertu de notre tarif, sur le charbon américain.

"Il reste, par conséquent, la question de transport.

"Des ports du lac Erié, le charbon peut être expédié à Montréal ou à Fort-William et y être vendu pour à peu près le même prix, le coût du transport n'étant pas d'une grande différence.

"Le charbon expédié de Sydney, Cap-Breton, par eau, peut faire la concurrence au charbon américain aussi loin qu'à Montréal, mais pas plus haut, à cause du prix additionnel de transport; mais, avec le canal de la baie Georgienne, ce serait différent.

"A l'heure qu'il est, on prend environ soixante heures pour transporter de Sydney à Montréal une cargaison d'environ 7,000 tonnes de charbon, et ce, au prix de 60 cents par tonne, ce qui fait un total de $4,200. Cette somme cependant couvre les frais de transport pour un voyage de soixante heures seulement, parce que le vaisseau retourne toujours vide, et cette distance parcourue dans les deux sens, en cent vingt heures, est de 1,668.

"D'un autre coté, si ce vaisseau, au lieu d'arrêter à Montréal pouvait continuer avec sa cargaison par le canal de la baie Georgienne jusqu'à Fort-William, la façon, de livrer et de vendre à Fort-William, serait de 1,768 milles et prendrait environ cent soixante-dix heures.

"Le voyage de retour se faisait après avoir chargé une cargaison de grain, ce qui paie mieux qu'une cargaison de charbon, les expéditeurs se trouveraient en mesure, de cette façon delivrer et de vendre à Fort-William une tonne de

"De plus, les élévateurs à grain peuvent être construits au Cap-Breton où il y a de bons hâvres ouverts tous les jours de l'année et, de cette façon, la navigation maritime jusqu'à Liverpool, serait de 700 milles plus courte qu'à partir de New-York, et ceci contribuerait à réduire les taux de fret sur l'Atlantique."

Le trafic du canal comprendrait aussi le bois de charpente, le bois à pulpe, la pulpe. Ce qui veut dire que de grands scieries, de grandes fabriques de pulpe seront établies partout où abondera la matière première, et autour de ces scieries et de ces fabriques de pulpe surgiront des grands centres de colonisation.

Qu'étaient donc Grand'mère, Shawinigan, Jonquières, et Chicoutimi avant que l'industrie du bois se fut organisée dans ces endroits? Ce qui se produisit là, se produira nécessairement partout, où se trouvera sur le parcours de la nouvelle route des endroits où une exploration sera possible.

Déjà dans la région que traversera le Canal, l'industrie du bois est très prospère et cette industrie remonte à 1870; nommons par exemple, les scieries de la Chaudière, la maison Brownson & Weston, les moulins Baldwin, les manufactures de J. R. Booth, les grandes usines E. B. Eddy, les exploitations Perley & Pattie, les scieries de la Gatineau à Chelsea, les moulins Wright, Batson & Currie, à Hull, les scieries Lemoyne Gibb & Cie, les scieries à Hawksbury; or, quels bénéfices considérables foyers d'industrie vont retirer de la construction du Canal.

C'est alors que nous verrons revivre plus active que jamais la grande industrie de la forêt.

* * *

D'après les géologues une grande partie du territoire baigné par le canal récèle dans son sous-sol des richesses minérales considérables, dont l'exploitation sera rémunératrice quand une voie de transport pourra transporter au loin, jusqu'aux confins de l'Europe les produits des exploitations.

Nos lecteurs pourraient lire avec profit et intérêt l'étude de M. R. W. Ells du service fédéral des levées géologiques publiées dans le rapport des ingénieurs du gouvernement en 1909.

Quant aux industries existantes voici ce qu'écrivait dans ce même rapport M. Elfric Drew Ingall, ingénieur des mines du service des levées géologiques:

"Dans le rapport précédent le Dr Ells a entretenu le lecteur des gisements minéraux que l'on rencontre le long de la route projetée pour le canal maritime de la baie Georgienne; nous dirons donc ici quelques mots des exploitations minérales en activité, d'où l'on extrait du mica, du feldspath, du graphite, du granit, et du calcaire que l'on emploie à la fabrication du ciment; et à cette liste de production nous ajouterons une mine de fer, qui est située sur la ligne du chemin de fer "Kingston et Pembroke". Naguère, dans le district minéral où se trouve cette mine existait une grande activité, car on y employait le nombreux gisements de fer magnétique, mais depuis de nombreuses années ces mines sont inactives, sauf celle susmentionnée.

"Il n'est pas douteux que la grande et prospère manufacture de ciment située à Hull, Qué., ne se serve du nouveau canal pour expédier de grandes quantités de fret, agissant

en cela comme la fabrique de *corundum* du comté de Renfrew, qui, certainement, ajouterait elle aussi au trafic général.

"Si nous considérons la partie du pays qui se trouve dans le district de Nipissing au nord de la route projetée, il nous suffira, à propos de trafic, de faire simplement allusion aux mines de cobalt-argentifère du district minier de Cobalt; aux gisements de pyrite de cuivre que l'on a découverts dans la région du lac Temagami; et aux zones de ce district qui contiennent du minerai de fer que nous nous gardons bien de passer sous silence. Bien que ces zones minérales n'aient pas encore été exploitées, on espère que de nouvelles recherches y signaleront la présence de fer natif, ce qui donnerait lieu à la création de grandes industries du genre de celles qui se sont développées dans des zones similaires, situées sur les bords américains du lac Supérieur.

"Vers l'ouest, on devra aussi tenir compte, sous ce rapport, des gisements minéraux qui se trouvent à proximité suffisante des lacs Huron et Supérieur.

"Parmi ces gisements nous pouvons mentionner spécialement les mines de nickel et de cuivre du district de Sudbury, si bien connues, et celles qui alimentent les hauts-fourneaux de la Compagnie *Algoma Steel*, au Sault-Sainte-Marie.

"Dans toute la région que baignent les lacs supérieurs, depuis le district de Parry-Sound, à l'est, jusqu'au lac Shebandowan à l'ouest, existent de nombreux gisements de minerais de cuivre sulfuré, parmi lesquels, particularité intéressante, on a repris l'exploitation du groupe de veines appartenant aux mines Bruce, où l'on travaillait sur une grande échelle il y a quelques années.

"Depuis longtemps on a connaissance des gisements minéraux de la région qui se trouve en arrière de Port-Arthur et de Fort-William, l'exploitation des mines d'or des districts "Lake of the Woods" et de la rivière de la Pluie existant depuis bien des années. En outre, on y a découvert un certain nombre de dépôts de cuivre sulfuré et de minerais de fer. Sur les bords de la baie du Tonnerre, entre Port-Arthur et Fort-William, on a récemment achevé la construction d'un haut-fourneau où l'on traitera les minerais de fer de la zone minière d'Atik-Okan."

Ces quelques notes démontrent assez tout l'avantage qui résultera pour l'industrie minière de la construction du canal georgien.

Le rôle économique de l'industrie minière sera aussi bienfaisant que l'aura été celui de l'industrie forestière. Des fonderies, des hauts-fourneaux, des laminoirs, seront établis, tout cela amènera encore là-bas de la main-d'oeuvre, des groupes, qui essaimeront.

Et tous ces noyaux de population ne vivront pas seulement du produit de ce que leur rapportera l'usine en salaire; on les verra faire de l'élevage, et avec de l'élevage ce sera une industrie agricole très prospère qui aura été créée. On verra s'ajouter au trafic du nouveau canal celui des animaux, puis des viandes préparées.

Enfin c'est en exploitant les millions de chevaux-vapeur d'énergie hydraulique de ces nouvelles régions que toutes ces industries s'alimenteront. Toute cette énergie sera employée pour l'éclairage, pour la locomotion, pour actionner les outillages de grandes usines qui auront été installées partout.

* * *

Nous disions plus haut que la construction du canal georgien transformerait toute la région qu'il traverserait; mais il est facile de le démontrer.

Prenons Montréal d'abord. Supposons le canal construit depuis le Bout de l'Ile en remontant par le Sault-au-Récollet, Ahuntsic, Parc Laval, Bordeaux. Il est bien évident que toute cette partie de l'île de Montréal et de l'île Jésus se transformera nécessairement. L'île de Montréal aura tout un arrière port, qui rayonnera tant sur les bords de l'île Jésus que sur ceux de l'île de Montréal. La métropole du Canada a augmenté considérablement depuis dix ans; mais combien plus augmentera-t-elle quand, par le canal, viendra à Montréal tout le trafic des grains de l'ouest, et même une portion considérable des riches états américains comme l'Illinois, le Michigan, et le Wisconsin, qui tous sont directement intéressés; combien Montréal augmentera-t-il quand passera par son port et son arrière port tout le trafic de charbon de la Nouvelle-Ecosse? On peut s'en faire une idée en se rappelant qu'il y a dix ans la métropole du Canada avait une population de 266,826, qui en 1911 atteignait un demi-million; pourtant Montréal n'avait pas alors cette nouvelle route. Nous pouvons, sans crainte d'être taxé d'exagération, affirmer qu'en dix ans, avec le canal Georgien, Montréal aura une population d'un million.

Nous avons cité plus haut un discours de M. Gerald White, qui a fait voir le développement considérable qui se produisait tant aux Etats-Unis qu'en Europe à la suite de grands travaux de canalisation; citons un autre exemple que nous empruntons à Sir Robert Perks. C'est à Buenos Ayres, capitale de la République Argentine, que sir Robert va nous conduire.

La République Argentine est un des plus redoutables rivaux du Canada sur les marchés anglais comme producteur de blé. Autant que le Canada elle a réussi à attirer le capital anglais, et la raison c'est qu'elle paie 5 pour cent d'intérêt quand le Canada ne paie que 4 pour cent sur les emprunts gouvernementaux. La population de l'Argentine est à peu près celle du Canada. Il y a vingt-cinq ans le gouvernement argentin décidait de convertir toutes les voies basses de la Plata en face de Buenos Ayres sur une longueur de quatre milles en une succession de docks, de bassins, de hangars, de chemins, qui tous ensemble font de Buenos Ayres le plus beau port du continent américain. A cette époque la population de Buenos Ayres était de 290,000 habitants. L'effet a été que ces travaux exécutés et aménagés au prix de 50 millions de dollars ont aug-

menté le commerce de la cité, ont donné une telle impulsion au commerce de l'Argentine que la population de Buenos Ayres est maintenant de 1,400,000 habitants. Les bassins sont tellement remplis de navires, et le trafic sur les quais est tellement considérables que le gouvernement est à dépenser encore 45 millions de dollars pour agrandir. On se rend bien compte que les revenus du port ont augmenté en proportion directe, au bénéfice de l'Etat.

Il en sera ainsi de Montréal quand le canal georgien passera par la Rivière des Prairies. Montréal sera devenue alors une des grandes villes du continent américain. Le jour où sera décidé la construction du canal georgien, on verra renaître la prospérité de la spéculation immobilière à Montréal et tout le long des deux rives.

* * *

A Pointe-Fortune et à Hawkesbury se trouvent des pouvoirs hydrauliques de 278,000 chevaux-vapeur; or, toute cette énergie pourra être vendue à des prix rémunérateurs, et encore peu élevés aux citoyens de Montréal, d'Ottawa et de Hull, et pourra encore actionner les fabriques et les usines qui se construiront. De ce moment, on verra surgir tout autour de ces pouvoirs, des villes prospères qui ne feront que contribuer à augmenter le commerce du pays. On verra dans ce temps la population de Hull et d'Ottawa doublée, parce que ces villes profiteront considérablement de la nouvelle route.

North Bay, qui se trouve à la jonction des réseaux du Pacifique Canadien et du Grand Tronc deviendra une grande cité elle aussi, et est appelée à devenir avec le canal georgien, un grand centre de distribution et de consommation.

* * *

Et le canal projeté ne transportera pas exclusivement le trafic canadien: on verra alors le trafic américain voyager par une grande route maritime canadienne en territoire canadien; les rôles seront changés. En effet, Chicago et Milwaukee auront un avantage à expédier par le nouveau canal tout leur trafic, puisque ces deux villes seront plus près de Montréal de 418 milles qu'elles ne le sont de New-York par le canal Erié; en même temps elles se rapprocheront de Liverpool de 794 millles. Les Américains sont trop pratiques pour ne pas reconnaître cet avantage. C'est ce qui faisait dire, il y a quelques années, au "New-York Engineering News": "Si une telle route eut "existé aux Etats-Unis, elle eut été construite il y a "longtemps."

Le Canada tout entier bénéficiera du canal georgien et nous ne craignons pas d'affirmer qu'il verra alors son commerce grandir dans des proportions considérables.

Comparons ce qui s'est produit dans le passé. En 1908 le commerce total de notre pays était de $571,268,769 et en 1913 il atteignait $1,085,264,449; or, nous affirmons qu'avec le canal georgien le chiffre total du commerce atteindra en peu d'années le milliard et demi. Et l'augmentation des revenus sera en proportion: ils étaient en 1908 de $85,093,404, en 1913 de $168,689,903,45, pourquoi n'atteindraient-ils pas en 1923 avec le canal georgien 300 millions?

A elle seule, la nouvelle route assurerait un revenu annuel du trafic, que Sir Robert Perks fixe à $9,000,000, dont il faudrait déduire chaque année $750,000 pour les frais d'administration et d'entretien; et à ce chiffre de revenu il faut ajouter un profit net de $5.00 par chaque cheval-vapeur d'énergie électrique qui sera vendu.

En résumé, le Canal retirerait ses revenus: 1° du transport du blé, et des céréales de l'ouest; 2° du bois de pulpe et de la pulpe, provenant des forêts mises en exploitation à l'ouverture du canal; du charbon, du fer, et des autres minéraux; le matériel de construction, et toutes les marchandises lourdes qui pourront être transportées par eau. Et tout ce trafic, Sir Robert Perks l'évalue à 18,000,000 de tonnes par année. Le revenu de ce tonnage sera d'environ 50 cts la tonne. Les fabriques établies sur le parcours feront venir leurs matières premières par eau, en expédieront par chemin de fer le produit manufacturé: ainsi les chemins de fer et le canal bénéficieront du trafic.

Le revenu indirect que retirera le Canada et les Canadiens individuellement sera aussi considérable. Le percement du canal de Suez et la construction de digues sur le Nil ont apporté la prospérité à l'Egypte et un revenu beaucoup plus élevé que le montant du coût de leur construction. La plus-value qui a été donnée aux terres de l'ouest par la construction du Pacifique-Canadien a surpassé le coût de l'entreprise qui pourtant était fort élevé. Chaque centin que la construction du canal georgien sauvera sur le transport du grain de l'ouest jusqu'aux divers marchés du monde est un profit pour le commerce du Canada. Le total de la récolte de 1913 a été de 784,158,000 de boisseaux évalués à $552,771,500; or un centin par minot est un gain de près de 9 millions pour le cultivateur.

Il n'y a pas de voie de transport plus économique que l'eau. Le transport par chemin de fer coûte environ six fois plus que par eau. Un canal n'exige pas qu'on repasse la route constamment. Il n'a pas besoin de rails et de dormants. Il n'y a pas de gare, il n'exige pas de lignes télégraphiques, et de clôtures pour protéger contre la neige.

* * *

Que nous sert-il de prolonger cette étude. Il n'est pas un Canadien, il n'est pas un homme sérieux qui n'admette que le Canal de la Baie Georgienne ne sera un grand facteur de prospérité pour notre pays.

Nous l'avons démontré au cours de ce travail, il ne reste plus que les chefs du gouvernement qui, tout en admettant eux-mêmes ce fait, s'obstinent pour des motifs qu'on devine et qu'il faut taire, à ne pas doter le Canada de cette grande route maritime.

Il reste à LA LIGUE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE à travailler sans répit, avec vigueur, à vaincre cette obstination.

L'avenir économique du Canada est en jeu: que ceux qui se scandalisent d'entendre parler de l'américanisation du Canada, ne s'illusionnent plus; ils favorisent plus qu'ils ne pensent la pénétration américaine en combattant ce projet éminemment national du CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

APPENDICE I

Deux mille cinq cents citoyens de Montréal, réunis en assemblée publique au Monument National le 11 mars 1914, réclament la construction immédiate du Canal de la Baie Georgienne

La Chambre de Commerce du District de Montréal a voulu un jour connaître exactement le sentiment des citoyens de Montréal sur le Canal de la Baie Georgienne, et c'est à cette fin qu'elle les convoquait à une grande assemblée publique au Monument National le 11 mars au soir.

De l'aveu de tous les journaux, et de tous les auditeurs, jamais notre ville ne vit un si bel auditoire, écouter la discussion par d'aussi éloquents orateurs, d'un sujet aussi aride; et l'un des citoyens éminents qui assistaient à la réunion, et qui avait vécu longtemps en Europe, nous assurait au sortir de cette soirée, que ni à Londres, ni à Paris, on eut pu réunir auditoire aussi nombreux et aussi choisi pour entendre deux heures et demie durant, traiter en français et anglais une aussi vaste question.

Et fait digne d'être noté, tout le temps qu'ont duré les discours le plus vif intérêt a été manifesté, et souvent un grand enthousiasme a montré aux orateurs combien les citoyens de Montréal partageaient leurs vues et appréciaient leurs observations.

La séance s'ouvrit sous la présidence de M. Adélard Fortier, président de la Chambre. Il proposa que Son Honneur le Maire Lavallée fut choisi président de la réunion; à l'unanimité sa proposition fut adoptée. M. Arthur Lemont, assistant-secrétaire de la Chambre de Commerce, fut choisi pour remplir les fonctions de secrétaire.

Puis tour-à-tour MM. Fortier, M. le maire Lavallée, M. A. P. Frigon, président de la Commission spéciale du Canal de la Baie Georgienne, créée par la Chambre de Commerce, Gerald White, député conservateur de Renfrew-Nord, C. A. Wilson, député libéral de Laval, E. N. McDonald, député libéral de Pictou, P.-E. Lamarche, député conservateur de Nicolet, Joseph Ainey, commissaire de la Cité et représentant ouvrier, Henri Bourassa, directeur du *Devoir*, ont exposé franchement, sans arrière-pensée toute leur opinion sur cet important projet national: et ce fut un véritable régal. Il n'est pas un des auditeurs qui ne soit revenu enchanté, enthousiasmé même, de la soirée qu'il avait passée à écouter de si beaux et si patriotes tribuns.



M. L.-A. LAVALLEE,
ex-maire de Montréal, qui a présidé l'assemblée du Monument National.

Cette réunion, si elle n'a pas eu l'effet de décider le gouvernement à construire immédiatement le Canal Georgien, elle eut, du moins, pour effet de réveiller l'opinion publique, qui elle, verra ensuite à faire agir nos gouvernants. C'est un premier résultat dont notre institution a lieu d'être satisfaite.

* * *

M. ADELAD FORTIER, au nom de la Chambre de Commerce ouvrit la série des discours par l'allocution suivante:



"Monsieur le Maire,

"Mesdames,

"Messieurs,

"L'affluence de citoyens de toutes classes qui ont répondu ce soir à l'invitation de la Chambre de Commerce du District de Montréal pour discuter cette question éminemment nationale de la construction du Canal de la Baie Georgienne, nous est un témoignage non équivoque que les citoyens de notre Cité et de notre District sont animés par autre chose que ce patriotisme idéaliste des fêtes nationales, mais bien par ce qu'un écrivain appelait le patriotisme économique.

"La manifestation de ce soir restera dans l'histoire de notre Cité comme une réconfortante recrudescence du sentiment de solidarité qui doit exister entre tous les membres d'une même nation.

"Tous ensembles, nous désirons que notre pays grandisse et prospère, et nous voulons en même temps voir augmenter sa richesse et sa force; c'est faire acte de patriotisme pratique et économique que d'étudier les moyens qui assureront cette grandeur et cette prospérité. Et quand il s'agit de la grandeur du Canada et de sa pospérité, Montréal, qui est le coeur même du pays, doit battre plus fort.

"Quand il a été question de ce grand mouvement en faveur du Canal de la Baie Georgienne qui nous réunit ici ce soir, le maire d'une petite ville de l'Ontario, adversaire avoué du projet, a voulu tenter de soulever le cri de race et contester la prépondérance de Montréal, en déclarant que l'Ontario ne se laisserait pas conduire par le village de Gaspé ou la ville de Sherbrooke.

"Messieurs, aujourd'hui, avec plus de 300 municipalités de la province de Québec, avec le concours de la "Canadian Federation of Boards of Trade and Municipalities" de l'Ontario, avec des centaines d'associations diverses, commerciales et ouvrières de tout le pays, Montréal se lève et doit s'affirmer pour qu'on ne conteste plus sa prépondérance dans le domaine du Canada. C'est de Montréal que le gouvernement du Canada retire le plus de revenus, c'est Montréal, qui, avec ses capitaux, contribue plus qu'aucune autre ville à l'expansion du commerce et de l'industrie du Canada; eh bien, ne croyez-vous pas que Montréal ait le droit, autant et plus que toute autre ville du pays, de se prononcer sur les grandes questions du genre de celle qui sera expliquée ici ce soir. Montréal ne veut conduire personne, mais aussi personne ne devrait vouloir conduire la population la plus riche, la plus industrieuse et la plus compacte du pays. Et c'est pour fournir aux citoyens de Montréal l'occasion de se prononcer que la Chambre de Commerce a convoqué cette réunion. (Applaudissements).

"Je remercie tous nos concitoyens d'être venus en si grand nombre; je remercie les orateurs éloquents autant que patriotes sincères, qui vous éclaireront sur ce sujet, et enfin un dernier remerciement aux dames qui ont voulu, par leur présence, témoigner qu'elles s'intéressent comme nous, à la grandeur et à la prospérité du pays qui restera l'héritage de nos fils; la présence des dames doit aussi nous être un encouragement: car sera-t-il dit que le gouvernement du Canada fera mentir l'adage populaire "Ce que femme veut, Dieu le veut"." (Appls prolongés).

M. L. A. LAVALLEE, maire de Montréal, se lève ensuite pour ouvrir la réunion, et parle en ces termes:

"M. le Président,

"Mesdames,

"Messieurs,

"Je dois d'abord offrir, comme premier magistrat de cette ville, mes plus sincères remerciements au président et aux officiers de la Chambre de Commerce, d'avoir, ce soir, convoqué et invité les citoyens de la ville de Montréal à venir discuter cette question si intéressante et si pleine d'espérances de la construction du Canal de la Baie Georgienne.

Il y a déjà quelques mois, j'assistais à un banquet donné au Viger par l'Association des Voyageurs de Commerce et l'Association avait l'honneur de compter entre autres parmi ses hôtes le Très-Honorable Premier-Ministre du Canada, M. Borden, l'Honorable Ministre des Finances, M. White, l'Honorable Ministre de la Justice, M. Doherty, et l'Honorable Ministre du Revenu de l'Intérieur, M. Nantel, j'ai cru, sans consulter qui que ce soit au préalable, ne m'inspirant seulement de ce que je croyais être dans le meilleur intérêt de notre ville, devoir, lorsqu'on m'invita à adresser la parole, soulever la question de la construction immédiate du Canal de la Baie Georgienne et demander à ces apôtres du commerce s'ils étaient d'opinion que le Gouvernement devai immédiatement décider dans l'affirmative cette si importante question.

"En présence des ministres, l'assistance, dans un enthousiasme bruyant, pour ne pas dire délirant, démontra par ses applaudissements, ses vivats et ses hourrahs à ceux qui gouvernent notre pays que la question était bien comprise et que la construction immédiate de cette frande artère ferait indubitablement, dans l'opinion des six cents convives présents, la prospérité, non seulement de la ville de Montréal, mais encore celle du pays tout entier. (Applaudissements).

"Plus tard, en ma qualité de membre de la Chambre de Commerce de Montréal, j'assistais à une conférence dans laquelle on démontrait, d'une façon convaincante, la possibilité de la réalisation de ce vaste projet si désirable, et laissez-moi vous dire, vous qui venez des autres provinces, vous qui êtes chargés de nous représenter dans le Parlement du Canada, quelque compté que vous représentiez,

laissez-moi vous dire, et en ce moment, parlant au nom de mes concitoyens de la métropole commerciale du Canada, sans distinction de partis, qu'il est temps de mettre un terme aux atermoiements qui se renouvellent déjà depuis un demi-siècle, qu'il est temps, dis-je, d'envisager hardiment et courageusement la question et de faire voter sans délai les crédits nécessaires à l'exécution de cette grande oeuvre nationale. (Applaudissements).

"Cette question intéresse ce pays tout entier, tant au point de vue matériel qu'au point de vue national.

"Le Canada a besoin d'avoir, à côté de ces rubans de fer qui le sillonnent de l'est à l'ouest, qu'ils soient le Pacifique Canadien, le Grand Tronc Pacifique, le Canadien Nord ou n'importe quel réseau du Pacifique à l'Atlantique, le pays, dis-je, a besoin d'avoir des voies de transport par eau, voies qui rendront l'expédition des produits agricoles de l'Ouest plus rapide et moins coûteuse et permettront à l'agriculteur canadien des prairies de transporter ses céréales par voies d'eau canadiennes jusqu'à Montréal, pour de là les diriger vers les autres continents, sans avoir à les passer préalablement par les barrières douanières de nos estimables et ambitieux voisins. Les habitants de ce pays pourront alors rivaliser à moyens égaux, pour dire le moins, avec leurs voisins, sans passer par les fourches caudines, quelquefois traîtresses, plantées le long de la frontière.

Messieurs, la lutte entre les Etats-Unis et le Canada, à ce propos, n'est pas sans difficultés; la lutte entre Montréal et New York à ce sujet, est gigantesque, les magnats du commerce de New-York feront des efforts herculéens, tantôt avec visière relevée, tantôt cachée sous le déguisement d'intérêts canadiens dans le voisinage du Canal Welland; les obstructions et les obstacles se rencontreront à chaque pas, mais ils ne seront pas insurmontables pour les nobles fils du Canada qui veulent bâtir, d'une façon permanente, un grand pays à l'ombre du drapeau britannique.

Je n'entrerai pas pour le moment dans plus de considérations. Je laisserai à ceux qui sont chargés de vous adresser la parole et qui ont fait des études spéciales sur cette question le soin de vous donner des détails et données qui ne manqueront pas de vous intéresser à un haut degré, et laissez-moi ajouter que s'il fallut trente ans après la construction du Pacifique Canadien avant de nous décider à bâtir le Grand Tronc Pacifique, il ne devra pas s'écouler quinze ans après la date de la réalisation de l'idée de la construction du Grand Tronc Pacifique avant que nous nous soyons convaincus que notre pays a pris assez de développement pour que, comptant sur les revenus énormes que le Gouvernement encaisse chaque année, on puisse, sans crainte, entreprendre sans retard la construction du Canal de la Baie Georgienne, quel qu'en soit le coût.

La ville de Montréal n'en devra pas faire une question de partis politiques. Cette mesure sera toujours traitée au point de vue du commerce national, puisque l'accomplissement de cette oeuvre attirera les grains et produits de l'Ouest dans l'Est et les produits de l'industrie et de la manufacture dans l'Ouest.

Si par notre apathie et notre inaction, nous allions négliger la solution de cette question, le commerce prendrait inévitablement un autre cours et les efforts des Américains pour le détourner sur New York réussiraient ! Est-ce possible ? (Murmures: non, non.)

Il faut donc que les Canadiens, sans distinction d'origine, sans distinction de partis, unissent sur cette question leurs énergies pour convaincre les autorités qui gouvernent que c'est une question vitale pour notre pays, et dont l'exécution ne peut t[illegible]. Pour ma part, dois-je vous en faire l'aveu, si j'étai[illegible] la vie politique, j'en ferais

SUR LE PARCOURS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



Hull, vue d'Ottawa. — Le Canal passera au nord de la ville.

l'article premier de mon programme. Je n'ai aucun doute que libéraux comme conservateurs, ou à quelque dénomination de parti qu'on appartienne, n'auront qu'une seule voix pour demander à Ottawa d'exécuter ce projet si canadien, qui date déjà de quarante à cinquante ans.

On a fait faire des travaux importants, de longues études; on a dépensé des sommes relativement considérables pour faire des relevés, des plans afin d'arriver à établir la possibilité de la construction de ce canal et finalement pour tout Canadien de bonnne foi qui a véritablement à coeur le développement et la grandeur de son pays, on est arrivé à la conclusion que cette entreprise, à première vue gigantesque, était réalisable, non seulement au point de vue du génie civil, mais encore au point de vue du rapport, au point de vue commercial; ce sera une affaire lucrative qui, sur tout son parcours, rendra au centuple au pays comme le Pacifique Canadien a rendu au pays et comme le Grand Tronc Pacifique rendra au pays, ce que le pays avancera pour cette oeuvre indispensable à la perfection du sentiment national. Canadiens, par eau et par rails canadiens, nous pourrons relier l'ouest canadien à l'est canadien et vice versa, rêver d'un grand pays canadien riche, prospère et libre, sans subir les entraves douanières de la république voisine. Canadiens, nous nous sentirons chez nous de l'Atlantique au Pacifique.

Je vous remercie donc d'avoir répondu à l'appel si chaleureux de la Chambre de Commerce, et cette institution n'aurait-elle fait que contribuer à réveiller le sentiment populaire sur cette question si importante, que déjà le pays devrait lui être reconnaissant de l'oeuvre qu'elle accomplit dans notre milieu pour le bien public. (Applaudissements).

C'est sous la poussée de M. Adélard Fortier, son jeune président si plein d'activité, si prompt à saisir les questions qui intéressent notre ville et le commerce de notre pays, et c'est aussi grâce à l'impulsion active, débordante je pourrais dire, de son collègue si dévoué M. A. P. Frigon, l'âme de ce mouvement, que nous avons ici ce soir salle comble de l'élite de la population de la métropole, à ces vaillants nos remerciements ! et laissez-moi vous dire en terminant, qu'avant peu il y aura, je l'espère, une délégation de tous les hommes d'affaires qui s'intéressent à cette question vitale pour notre pays qui se rendra à la capitale pour démontrer au Gouvernement combien l'édification de cette grande oeuvre, dont les effets seront si grands pour notre cher et bien-aimé Canada est désirable et nécessaire, tant au point de vue commercial qu'au point de vue national dans son sens large et éclairé.

Messieurs, merci. (Applaudissements.)

M. A. P. FRIGON, président de la Commission spéciale du Canal de la Baie Georgienne, ces deux allocutions terminées, entreprit de faire l'exposé historique et technique du projet, à l'aide de projections lumineuses fort bien réussies. Quelques unes de ces vues représentées à la lanterne sont reproduites dans les illustrations reproduites dans cet ouvrage.

Voici maintenant le texte de la causerie de M. A. P. Frigon:

"Monsieur le Président,

"Mesdames,

"Messieurs,

"La Commission spéciale pour la construction du Canal de la Baie Georgienne nommée par la Chambre de Commerce du District de Montréal et chargée par elle d'organiser la démonstration de ce soir, vous dit en son nom — MERCI !

"Merci à vous, Monsieur le Maire, d'avoir accepté de présider cette assemblée à vous, Messieurs les Commissaires et Echevins de la Ville de Montréal. Votre présence donne à cette démonstration un caractère qui j'espère ne manquera pas d'être bien compris par Ottawa.

"Merci à vous, Mesdames, qui par votre présence venez encourager les organisateurs de ce mouvement.

"Merci à vous, Messieurs les orateurs, qui avez voulu nous prêter le concours de votre éloquence pour aider à la réalisation prochaine de ce grand projet de la route Georgienne.

"Merci à vous représentants de tous les partis politiques, de nos grands corps publics, des organisations ouvrières, des société de bienfaisance et des clubs libéraux et conservateurs. Merci à vous d'avoir bien voulu répondre à notre appel; nous prouvons ce soir qu'il est possible de s'entendre quand il y a une question véritablement nationale en jeu.

"Réalisant qu'il m'est impossible de m'en acquitter comme il conviendrait, je regrette pour vous tous que le devoir m'incombe, comme Président de la Commission Spéciale de la Chambre de Commerce de vous dire quelques mots de ce projet du Canal de la Baie Georgienne, et du travail de la Chambre de Commerce en sa faveur.

L'HISTORIQUE DU PROJET.

"C'est en 1613 que Champlain, l'héroique explorateur, découvreur et fondateur de Québec accompagné de quatre de ses compatriotes et d'un sauvage, fit le voyage de Québec à Montréal par le Saint-Laurent et par la Rivière des Prairies et l'Ottawa jusqu'aux environs de Renfrew, où il dut passer l'hiver pour ensuite parcourir sa route par la Rivière Mattawa au Lac Talon, puis au Lac à la Tortue, et de là au lac à la Truite, qui est le bief du partage, car à cet endroit les eaux coulent vers l'est dans le Saint-Laurent et vers l'ouest dans la Baie Georgienne. Il entra ensuite dans le lac Nipissing pour descendre la rivière aux Français et atteindre enfin la Baie Georgienne au lac Huron.

"Ce jour-là, Mesdames et Messieurs, Champlain avait

tracé le trajet de cette grande voie de transport qui relierait les grands lacs au Saint-Laurent, et cela en suivant la route des Sauvages, experts par excellence, en voies courtes et rapides de transport. Après que Champlain eût tracé le chemin, nos missionnaires le suivirent, puis les explorateurs vinrent après lui, et les employés de la Cie de la Baie d'Hudson. C'était déjà la grande voie nationale qui reliait l'est à l'ouest. Et que dirait tout ce monde s'il revenait à la vie ce soir et constatait qu'en ce siècle de l'électricité où tout doit se faire rapidement, nous avons encore à lutter pour décider nos hommes d'états, j'allais dire nos politiciens, à l'adopter eux aussi comme route nationale, car c'est la plus courte, la plus sûre et partant la plus rapide entre l'Est et l'Ouest de notre grand pays.

"Ce n'est que vers 1837 que nos gouvernements ont commencé à l'étudier, mais depuis cette date ce n'est qu'une longue suite de rapports d'ingénieurs et de commission pour se terminer par le rapport de la commission royale sur le transport en 1905 et celui des ingénieurs du département des Travaux Publics en janvier 1909, rapports aussi complets que possible et qui ont coûté au pays au moins trois quarts de million. Tous sont unanimes à en admettre la possibilité, l'utilité j'oserais même dire la nécessité au point de vue nation et dont la réalisation fera de Montréal l'un des principaux et des plus grands ports du monde. Jamais entreprise nationale n'a été aussi étudiée et l'Honorable Ministre des Travaux Publics déclarait sur le parquet de la Chambre des Communes le 28 mai 1913 que "le Gouvernement a sur cette grande entreprise tous les renseignements qu'il soit possible à des ingénieurs de fournir et en terminant il disait: "Je le regarde, ce projet, comme possible" et pas plus tard que le 23 février dernier il faisait à la Chambre l'admission suivante: "que d'après le rapport des ingénieurs la constructon du Canal développera au moins 1,000,000 de force chevaux vapeur et qu'un ingénieur éminent Mr. Tye, estime que ce chiffre devrait être de 3,000,000 mais que même s'il n'y avait pas plus de 1,000,000 h. p. cela serait plus que suffisant pour payer l'intérêt sur les débentures en rapport avec le coût de l'entreprise.

"A la fin de 1911 le très Honorable Sir Wilfrid Laurier fit annoncer dans le discours du Trône qu'une appropriation allait être demandée au Parlement de 1912 pour commencer les travaux — le 21 septembre son gouvernement était remplacé par le gouvernement actuel et de son siège de Chef de l'opposition il demandait le 23 février dernier la construction immédiate du Canal de la Baie Georgienne en assurant le gouvernement de l'appui de l'opposition.

"Le projet du Canal de la Baie Georgienne est fort heureusement sorti du domaine politique et les représentants de tous les partis s'unissent pour demander sa mise à exécution immédiate et malgré tout cela le Gouvernement n'ose pas attacher son nom à cette grande entreprise qui serait cependant un monument à la gloire du gouvernement qui en assurerait l'exécution et cela à cause de l'opposition d'un petit groupe du district de Toronto aidé et peut-être salarié par les Américains; petit groupe qui a cependant obtenu du gouvernement sans rapport d'aucune commission et cela malgré les déclarations du Premier Ministre le 14 mars 1913, et sans savoir quel en sera le coût un nouveau Canal Welland qui servira presque exclusivement pour permettre aux Etats-Unis de faire passer par Oswego le Canal Erie et New York le trafic toujours grandissant de l'Ouest Canadien. Si un petit groupe a pu obtenir le Nouveau Welland au mois de décembre dernier, La Chambre de Commerce du District de Montréal a cru qu'elle restait dans l'esprit et dans la lettre de sa constitution de promouvoir les intérêts commerciaux du pays et du district de Montréal en particulier, en travaillant à créer un mouvement absolu-

SUR LE PARCOURS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



Barrage de Carillon. — Le Canal suit la rive sud.

ment de parti politique et qu'aidera le Gouvernement à résister à l'opposition faite au Canal de la Baie Georgienne.

"Dès demain nous travaillerons à l'organisation d'une délégation qui ira à Ottawa prochainement demander la construction immédiate du Canal, remettre au Premier Ministre la résolution que nous vous soumettrons tout à l'heure et les adhésions nombreuses que nous recevons chaque jour, déjà au-delà de 350 Municipalités ont répondu à notre appel, ainsi que presque toutes les organisations ouvrières, la plus grande partie des corps publics et Chambres de Commerce de la Province. Pour cette délégation la Canadian Federation of Boards of Trades & Municipalities d'Ottawa se joindra à nous, pour elle aussi remettre des centaines de résolutions venant de presque toutes les parties du pays. Tous demandant la même chose "La Construction immédiate du Canal de la Baie Georgienne." Nous voudrions cette délégation aussi nombreuse et représentative que possible, nous espérons que vous voudrez bien répondre à notre appel. Malgré toute l'importance de ce grand projet National, la Chambre de Commerce ne pourrait pas s'en occuper toujours d'une manière aussi active qu'elle le fait depuis deux mois, mais de concert avec la Canadian Federation and Boards of Trades and Municipalities d'Ottawa nous travaillons à l'organisation d'une ligue que l'on pourrait appeler "LIGUE DE LA ROUTE GEORGIENNE", peu importe le nom, son organisation couvrirait tout le pays de Halifax à Vancouver, il y aura un Président d'honneur et un Président actif, des Vice-Présidents représentant des centres et des grands corps publics, un bureau de direction nombreux, un comité exécutif avec un secrétaire anglais et un français.

Les municipalités, corps publics, associations et chaque Canadien qui réalise l'importance nationale du projet du Canal de la Baie Georgienne en ferait partie; il serait, nous avons raison de croire, facile de réaliser une somme de $100,000. et avec cette organisation permanente aucun des pamphlets, aucune des circulaires souvent fausses et mensongères de la Great Waterway Union, nom sous lequel se fait la lutte au projet Georgien ne restera sans réponse. Ainsi appuyé et aidé, le Gouvernement pourra faire face aux adversaires et enfin donner au pays la seule route vraiment nationale du Canal de la Baie Georgienne et la seule entièrement sur territoire Canadien.

M. GERALD WHITE, succède à M. Frigon; nous avons voulu donner le texte anglais de son discours afin de lui rendre le plus justice possible. Toutefois nous avons fait suivre le texte anglais de la traduction française.

The mayor of Montreal: I have now the pleasure to introduce to you, Ladies and Gentlemen, Mr. Gerald White, the member for North Renfrew. He was for a few years on the bench of the Opposition; he is now with the Government; but either with the Opposition or with the Government, he is a staunch supporter of the Georgian Bay Canal.

I have no doubt that you will listen to him with great interest, because he deserves it.

MR. WHITE: Mr. Chairman, Ladies and Gentlemen: I am sure that it is a very great pleasure for me to come here tonight at the invitation of the Chamber of Commerce to take part in a meeting of the magnitude of this one, which is in the interest, to my mind, of one of the greatest projects with which the Government of this country has to deal in the very near future.

I can assure you, ladies and gentlemen, that the project of the construction of the Georgian Bay Canal, or, as I prefer to call it, theMontreal, Ottawa and Georgian Bay Waterway, is one of the greatest transportation problems of the twentieth century.

The Dominion of Canada has, since Confederation, expended considerable money in the development of transportation systems, especially in connection with the great railways of our country. We have to-day three transcontinental lines stretching from theAtlantic to the Pacific, entailing an aggregate mileage of some twenty-nine or thirty thousand miles, and you all know that the governments of this country have subsidised all of these railways to a very large extent.

Important as is the railway transportation problem of the country, I believe that equally important is the water transportation problem, and when we look at the map of the northern part of the North American continent, we see that Canada possesses some of the greatest natural waterways of any country in the world.

I think it was Mr. Frigon who mentioned the name of that great navigator, Samuel de Champlain, one of the greatest explorers and navigators that Canada has ever seen.

Now, Sir, I consider it an honor to represent a constituency through wich the great navigator wended his way in his explorations up through the Ottawa River.

The constituency which I represent, and within a stone's throw of where I live, saw the famous navigator some three hundred years ago wend his way up the Ottawa and up the Muskrat River, which empties into the Ottawa at the town of Pembroke, where I reside.

That far seeing explorer was looking for a short water route to the Great Lakes, and it happened so that he took the shortest route — a route which is two hundred and eigthy-two miles shorter than the St. Lawrence and Great Lakes route, and a route which possesses many natural advantages which are not possessed by the other competing route.

It is only necessary for one to take a trip up through sections of that great and majestic river, which, to my mind, is secondly only to the great St. Lawrence, which passes your very doors, to see the magnificient powers which are possessed by that river and by its tributaries.

Water powers, are to my mind one of the greatest assets which this country possesses. In a report issued by the Comission of Conservation a short time ago, it was stated that there was available in Canada for development some seventeen million horse power, and of that immense quantity up to the present time there he has only been developed a little over one million horse power; so that you can realise what an immense asset the water powers which extend along that route, and which are estimated at anywhere from one to three million horse power, mean in the development of the resources of this country.

It is true that the St. Lawrence River possesses a large amount of water power, but it is also true that while the powers along the St. Lawrence are international, those along the Ottawa are entirely within our own country, and can be developed by Canadians for the use of Canadians, and without any interference from the great Republic to the south of us.

Now, Sir, there are many other advantages which this route possesses as compared with the other route, I mean the St. Lawrence and Great Lakes route.

The Ottawa route is some four hundred and forty miles in length from the St. Lawrence to the mouth of the cent, of the total route which requires canalization, sixty-six miles of fifteen odd p.c., requires some improvements in the way of dredging, and the balance, or some eighty odd per cent, is a deep waterway sufficient to float the largest lake steamers which are at present navigating the great lakes.

The other route, which, by the way, is international, and on which both the United States and Canada have equal rights, is being developed; but I am free to say that I believe, Sir, that if the St. Lawrence is not deepened from Lake Ontario to Montreal, that the deepening of the Welland Canal is to my mind a useless expenditure.

It will give our friends to the south of us the advantage of taking their products via Oswego and down through the State of New Yeork to the American sea-board.

For that reason I think it behooves the people of this country to get busy, and to see that that great water- been endorsed by great statesmen on both sides of the House ever since Confederation; a waterway which is recognized by the Republic to the south of us as being the only natural outlet for the products, not only of our own Canadian West, but for the product of the middle west of the United States, owing to the fact that it is, as I stated, two hundred and eighty-two miles shorter than any existing Canadian water route to the Seaboard; therefore it behooves us, I say, to see that this great work is undertaken immediately, and I am sure that the people who have looked into this question, and who realise the great advantage which this project will mean to the development of the whole country, appreciate the fact that this great organisation in the City of Montreal — the Chambre de Commerce — has taken a step forward and organised a meeting of the magnitude of this; and I can assure the President and members of the Chambre de Commerce, that they should feel proud of the very large, enthusiastic and representative gathering which is here tonight.

Now, Sir, there are many other aspects of this question which I would like to deal with; but my friend, Mr. Wilson, wants to addres you, and I am afraid that I took a little advantage of him a few nights ago, and spoke somewhat longer in the House of Commons than I should have done. However, when I get started on this question, it is of so much interest to me that that I do not know when to stop. But I received a polite notification from Mr. Frigon, to the effect that the speeches tonight were to be limited to ten minutes, and I must apologize, Mr. Chairman, ladies and gentlemen, because I have overstepp-

SUR LE PARCOURS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



Sainte-Anne de Bellevue, entre les lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes.

ed the mark by five minutes.

I again, however want to thank the gentlemen who so kindly asked me to be present here tonight, to give me the opportunity of saying a few words to this large and representative gathering, and I can only assure you, Mr. Chairman, ladies and gentlemen, that just so long as I remain in public life, and when I am private citizen of this country, I will advocate the construction of this great canal, because I have looked into the question from an engineering standpoint as well as from a commercial standpoint, and I feel that it is a feasible proposition, and one which should be undertaken with the least possible delay.

Traduction du discours de M. G. White :

MONSIEUR LE PRESIDENT: J'ai maintenant le plaisir, Mesdames et Messieurs, de vous présenter Monsieur Gerald White, le Député de North Renfrew. Pendant quelques années, il a été, dans l'Opposition; il est maintenant du côté du Gouvernement; mais soit dans l'Opposition, soit avec le Gouvernement, il est toujours resté le ferme partisan du Canal de la Baie Georgienne.

Je ne doute pas que vous l'écouterez avec beaucoup d'intérêt, il mérite de l'être.

Mr. WHITE: Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs;

C'est bien certainement un grand plaisir pour moi de me rendre ici ce soir à l'invitation de la Chambre de Commerce, pour prendre part à une réunion d'aussi grande importance, que j'estime être dans l'intérêt de l'un des plus grands projets que le Gouvernement de ce pays aura à considérer sous peu.

Je puis vous assurer, Mesdames et Messieurs, que le projet de construction du Canal de la Baie Georgienne, ou comme je préfère l'appeler la Voie Maritime Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, est l'un des plus grands problèmes du génie commercial du vingtième siècle.

Depuis la Confédération, le Canada a dépensé beaucoup d'argent pour le développement de ses voies de transport, particulièrement pour les grands réseaux de chemins de fer de notre pays. Nous avons aujourd'hui trois lignes traversant le continent; de l'Atlantique au Pacifique, comprenant ensemble vingt-neuf ou trente mille milles de voies, et vous savez tous que les Gouvernements de ce pays ont largement aidé tous ces chemins de fer.

Tout importantes que soient les questions de transport par voies ferrées en ce pays, je crois que les transports par eau le sont également: et quand nous jetons un coup d'oeil sur une carte de l'Amérique du Nord nous voyons que le Canada possède quelques unes des plus grandes voies maritimes naturelles du monde.

Je crois que c'est Monsieur Frigon, qui a mentionné le nom du grand navigateur, Samuel de Champlain, l'un des plus grands explorateurs que le Canada ait vu.

Je considère que c'est un honneur de représenter une division à travers laquelle ce grand navigateur poussa ses explorations en remontant la Rivière Ottawa.

La Division que je représente — à un point très rapproché de ma résidence — a vu, il y a trois cents ans, le fameux navigateur remonter la Rivière Ottawa et la Rivière au Rat Musqué, qui se jette dans l'Ottawa près de Pembroke où je demeure.

Cet explorateur prévoyant l'avenir, cherchait à atteindre les Grands Lacs par la route fluviale la plus courte et en effet, il suivit la voie la plus courte par eau — de deux cent quatre-vingt-deux milles plus courte que par le St. Laurent et les Grands Lacs, e possédant beaucoup d'avantages naturels qui ne se trouvent pas sur cette dernière.

Il suffit de faire un voyage sur cette superbe rivière, qui dans mon estime, n'est surpassée que par le majestueux St Laurent coulant à vos portes, pour voir les magnifiques puissances hydrauliques qui s'y trouvent, de même que dans ses tributaires.

Les pouvoirs hydrauliques sont, je crois, l'une des plus précieuses ressources de ce pays. Dans un rapport émanant de la Commission de la Conservation publié récemment, il est dit que la force utilisable au Canada par pouvoirs hydrauliques, est estimée à dix-sept millions de chevaux, ce qui permet de se faire une idée sur l'immense ressource qu'offrent les pouvoirs d'eau disséminés sur cette route, estimés entre un et trois millions de chevaux pour le développement du pays.

Il est vrai que le St Laurent possède aussi de grands pouvoirs hydrauliques; mais il faut remarquer que ces pouvoirs sont internationaux, pendant que ceux de l'Ottawa sont entièrement à nous et peuvent être développés et utilisés par les Canadiens sans aucune intervention possible par nos voisins de la République Américaine.

Mais, Monsieur, cette route possède beaucoup d'autres avantages sur l'autre route, soit par le St. Laurent et les Grands Lacs.

La route de l'Ottawa est de 440 milles depuis le St. Laurent à l'embouchure de la Rivière des Français. De ces quatre cent quarante milles, il n'y a que vingt-huit milles, ou un peu plus de six pour cent, qui exigeront une canalisation; soixante-six milles, ou environ quinze pour cent, demandent quelqu'amélioration par le creusage et le reste, soit près de quatre-vingt pour cent, offre un chenal de profondeur suffisante pour faire passer les plus grands navires des lacs actuellement en service sur les Grands Lacs.

L'autre route, qui, soit dit en passant, est internationale, et sur laquelle les Etats-Unis et le Canada ont des droits égaux, est présentement en voie de développement; mais il m'est permis de dire que, si le St Laurent, depuis le Lac Ontario jusqu'à Montréal, n'est pas creusé, l'approfondissement du Canal Welland sera une dépense inutile.

Cette route donnera à nos amis Américains l'avantage

de transporter leurs produits par voie d'Oswego et à travers l'Etat de New-York jusqu'aux grands ports Américains.

Pour ces raisons, il est, je crois, du devoir des citoyens de ce pays de s'agiter afin que cette grande voie fluviale soit nationale à tous égards; parce qu'elle a reçu l'approbation de nos hommes d'Etat des deux partis depuis la Confédération; parce qu'elle est reconnue par les Américains comme la seule voie d'écoulement naturel, non seulement pour l'Ouest Canadien, mais aussi pour les produits de l'Ouest moyen des Etats-Unis ;parce qu'elle est, comme je l'ai dit, de deux cent quatre-vingt-deux milles plus courte que toute autre route Canadienne, à l'Océan; pour toutes ces raisons, dis-je, il importe que ce grand travail soit commencé immédiatement, et je suis sûr que tous ceux qui ont étudié et qui se rendent compte des grands avantages de ce projet pour le développement du pays, apprécieront l'effort de l'importante organisation qu'est la Chambre de Commerce, qui s'est chargée de la convocation de cette importante [redacted]

Je puis assurer le Président et les Membres de la Chambre de Commerce, qu'ils ont lieu d'être fiers de la valeur représentative, de l'enthousiasme et du nombre des personnes réunies ici ce soir.

Maintenant, Monsieur, il est plusieurs autres aspects à cette question, que je désirerais traiter, mais mon ami Mr. Wilson, doit vous addresser la parole, et je crains d'avoir déjà, en une autre circonstance, empiété sur lui en parlant un peu plus longuement que je n'aurais dû le faire à la Chambre des Communes.

Toutefois, quand j'entre dans cette question, elle m'est de si grand intérêt, que je ne sais plus quand m'arrêter.

Cependant, j'ai été poliment informé par Mr. Frigon, que les discours ce soir seraient limités à dix minutes de durée, et, je vous offre mes excuses, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, pour avoir dépassé cette limite de cinq minutes.

Je désire encore remercier les Messieurs qui ont bien voulu me prier d'être présent ici ce soir et me donner l'occasion de dire quelques mots à cette importante réunion. Je puis vous assurer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, que tant que je serai dans la vie publique et tant que je serai citoyen de ce pays, je défendrai la construction de ce grand canal, parce qu'après avoir étudié cette question, au point de vue du génie civil, comme au point de vue commercial, j'ai la conviction que ce projet est avantageusement réalisable et devrait être exécuté sans délai. (Applaudissements).

M. C. A. WILSON, avant de commencer son discours, fait part à l'assemblée des regrets de l'hon. Rod. Lemieux de n'avoir pu accepter l'invitation de la Chambre de Commerce de porter la parole à cette importante réunion des citoyens de Montréal, ses devoirs parlementaires le retenant au parlement.

Le député de Laval dit que "cette question, bien qu'elle tienne au domaine de la politique, est l'une de celles pour laquelle il faut de l'union. Au parlement nous discutons toutes les choses d'intérêt général, mais quand on en vient à cette question, je crois qu'il faut s'entendre avec la politique et en dehors de la politique."

"Pour une fois, l'Opposition à la Chambre des Communes est bien disposée à l'égard du Gouvernement, et je crois pouvoir dire que lorsque l'un de nos ministres proposera un bill décrétant la construction du canal de la Baie Georgienne, il n'y aura pas beaucoup de discussion de la part de l'opposition."

"Les obstacles viendront plutôt des Etats-Unis et de Toronto."



M. GERALD WHITE,
député de Renfrew-Nord.

"Toutefois le Gouvernement n'a pas encore pris de position bien définie, et l'hon. Ministre des Travaux Publics a un peu évité la question quand il a dit à la Chambre que tout en reconnaissant les avantages de cette construction il ne pouvait prendre sur sa responsabilité de ministre de lancer le gouvernement dans une entreprise qui coûtera près de deux cents millions, sans, au préalable, avoir obtenu, par l'entremise d'experts, plus de détails qu'il n'en possède actuellement."

"Quant à moi, j'ai déjà fait quelque chose pour cette question, alors que près de huit milles de surface ont été canalisés sur les limites du comté dont je suis le représentant, et si cette construction se fait en entier je crois que

je pourrai revendiquer l'honneur d'avoir fait enlever la première pelletée de terre du canal."

"Plus de la moitié du trafic de nos produits passe dans les eaux américaines, il est temps que nous y pensions."

"Les finances de notre pays nous permettent cette construction et ce que le gouvernement veut il le peut, si donc le gouvernement le veut, nous de l'Opposition serons très heureux de l'appuyer."

M. E. M MacDONALD prend ensuite la parole à l'invitation du président. M. MacDonald est un fort bel orateur auquel l'auditoire n'a pas ménagé ses applaudissements.

M. LE MAIRE: Ladies and gentlemen, I have now the pleasure and privilege of introducing to you one of the most distinguished lieutenants of Sir Wilfrid Laurier. I am sure that every one of you know the name of that distinguished member, Mr. MacDonald, of Pictou. He is one of the representatives of the Maritime Provinces, and I am glad, as the chief magistrate of the City of Montreal, to see that those provinces by the sea are represented tonight, and I have no doubt that you will listen to him with great pleasure.

Mr. MacDONALD: Mr. Chairman, Ladies and Gentlemen, I desire to express to the gentlemen of the Chamber of Commerce my sincere thanks to them for the honor which they paid me in asking me to be present at this splendid gathering tonight.

I desire also to congratulate them upon the excellence of their arrangements, and upon the splendid manner in which all the preliminaries of this meeting have been arranged, and necessary information upon this important subject presented to this great meeting. I would almost say, Mr. Chairman, that after listening to the preliminary discussion of the question as it was presented by the officials of the Chamber of Commerce, that there was but little left for those of us connected with public affairs to say on this question.

I regret that I am not able to speak to you to-night in the language of the race to which so many of you belong, but I know enough of it, and was able to follow the remarks of the gentlemen who spoke in it, to feel that if they persist in their agitation to arouse public opinion as to the construction of this great canal upon proper lines, that they ought ultimately to get behind it the public opinion of this country to such an extent that the Government of Canada must proceed to construct it.

Now, my friends, while you are apt to say, "What is this gentleman from the Maritime Provinces doing here in the City of Montreal tonight? What interest have the people of the Maritime Provinces in this Georgian Bay Canal proposition?", we have a great many interests, ladies and gentlemen.

I came here, not only because we of the Maritime Provinces, at all times in the history of this Canada of ours, have had a natural desire to walk hand in hand with the men of the Province of Quebec; not only on account of the fact that in the olden days the sons of stearn old Scotland, of whom I am one, and the sons of sunny France, worked side by side both in the days of peace and war; not only on those grounds do I come here tonight to speak with you in the Province of Quebec on behalf of this great enterprise, but I come here, primarily and above all, by reason of the fact that I am a Canadian, proud of my country, and anxious to see here in this cosmopolitan and busy city of yours, — the great business centre of Canada — an agitation that will be carried on to a successful conclusion in regard to this great question.

My friends, here in this land, the land of the mountain and the lake, the land of the rushing river, centuries ago the pathfinders of your race found the way by which the products of the east would be carried into the country, which was at that time not civilised, and the way by which the products of the wilds of the west, which the east desired to have, might be brought out.

In the intervening periods we have been, in our inland waters, using to a certain extent artificial aids to navigation. True, the Great Lakes were there, of which we are all so proud, but in some inscrutable way these were the boundary lines between this country and the country to the south of us, and that great country, secured in its wide development by means of their canals through the State of New York, and by means of their energy in regard to all matters of transportation, have succeeded, year in and year out, in diverting to a very great degree those products which come down from our western land, and over the Great Lakes, which we ought to use to an almost exclusive extent — I say the American people have to a very great degree diverted from Canadian channels, that freight that ought to flow here through your great city.

I am interested also in this question by reason of the fact that here at this great city you stand at the gateway of summer navigation. The men and the trade of other countries who come to this land in the summer days, find their entrance into our Canada through your great City of Montreal; but when cold winter comes, when your great river is frozen up, the trade and people of other lands who come here, and the trade and people of this land who go elsewhere, must find, and should find, if we are to be a self-contained and a proud Canadian land, an outlet in the winter days out through the Maritime Provinces, and in through the Maritime Provinces, from which I come.

Just as certain as you assure the diversion of the trade of the west here into your great city in the summer days, much more certain will it be, and from an equally high and national standpoint, that that trade in the winter days will find its outlet and inlet through the provinces from which I come.

Now, what has been the history of Canada in regard to this trade within the last ten or fifteen years? The pro-

gress of the great western country, its development in population, its development in the production of all those articles of grain which find a ready market in every portion of the world, has been so quiet, and yet so certain, and so unprecedented, that only the man who stops to study the figures realises the tremendous potentialities of our country today.

Fifteen years ago it was announced as an astounding fact that fifty millions of bushels of grain were produced in the Canadian north-west. Fifteen years ago there was no provincial government west of the Province of Manitoba, unless you came to the Pacific Coast. Less than ten years ago, in the Parliament to which I have the honor to belong, we erected two new provinces in this Canadian federation, which have gone along in leaps and bounds in development in the intervening time since then. The fifty millions of bushels of grain of twelve or fourteen years ago, last year reached the unprecedented amount of five hundred and fifty millions of bushels of grain products of all kind.

Now, Sir, where shall all that great product go in its exit from this country ? How shall we of the east find the cheap transportation to render sure the retention of our trade routes for the producers of that great product in the western country ? Only by finding the cheapest method of transportation that can be obtained in this country, and so today Canada must go back, to find that system of transportation, to the methods and to those waters used by those path-finders of centuries ago. We must go up the Ottawa River, and remove those small and comparatively unimportant difficulties that you meet with in navigation, and ultimately come out into the great Lake Superior and Fort William, where you are at the gate-way of the northwest country. That way must be found by the construction of the Georgian Bay Canal.

I noticed only a few days ago the announcement in the American press of the construction of a new barge canal from Buffalo to the City of New York, a distance of something like five hundred and fifty miles, at a cost of one hundred and thirty millions of dollars, which is practically the estimated cost of this new enterprise in Canada; and the American press were congratulating themselves on the fact that when that canal was constructed they would be able to bring from the Great Lakes, down to their great city of New York, the products that were gathered in Lake Superior, and Huron, and Michigan, at such a figure as would place New York in the forefront to a greater degree than ever before in the matter of handling the products of the great west, not only of the United States but of Canada.

Shall we in Canada hesitate as to what our course should be in this matter ? Every nation must be interested for its future success in the development of the maritime interest, whether it is in inland waters or on the ocean.

We who come from the Maritime Provinces, where we have the breath of the salt sea on our lips, want to come to you where you have the advantage of inland transportation and we are prepared to work with you for the consummation of this great national project.

Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I shall not detain you at must greater length. I am glad to know that public opinion upon this question has been aroused in this great city to such an extent, as evidenced by this great gathering here tonight. We come here to the City of Montreal, and to the people of the Province of Quebec, — those of us who come here from the other provinces — to that part of Canada where the men and women — I say it with pride — are the best Canadians that are to be found in any part of Canada. (Appl.)

You can look back to generations and to two or three



M. E. M. McDONALD
député de Pictou.

centuries when your fathers lived on this soil, and the soil of Canada is dearer to you than to the men who have come to it in later years.

We come here to learn examples of patriotism, and I want to say to you that those of us who come from the Maritime Provinces, and from all other parts of Canada, will have to come back to the people of the Province of Quebec to realise that they are not only the best Canadians, but that they have learned earlier, and more certainly than perhaps the rest of us, the fact that Canada is a country for which we should be proud every day that we live in it.

Now, my friends, why should there be any delay in regard to this project ? Commissions have sat upon it; its feasibility has been determined, as an engineering work beyond all certainty, in the year 1905. Why should we delay ? I say that delay in the commencement of the

construction of this enterprise, realizing that it will take a number of years to accomplish before it can be carried into effect, will show our lack of faith in this land, and I hope, Mr. Chairman, that the interest and enthusiasm which have been evinced in this truly great Canadian project will be but the harbinger of continued effort and continued public opinion until at a very early day we may be able to congratulate ourselves on Canada having decided to be a self-contained nation, and to have her own inland waterways, every foot within her own country. (App.)

Traduction du discours de M. MacDonald :

MONSIEUR LE PRESIDENT: Mesdames et Messieurs; j'ai maintenant le plaisir et l'avantage de vous présenter l'un des plus distingués lieutenants de Sir Wilfrid Laurier. Je suis certain que chacun de vous connait le nom de Mr. MacDonald, de Pictou. Il est l'un des représentants des Provinces Maritimes, et je suis heureux comme premier magistrat de la Cité de Montréal, de voir ces Provinces situées près de la mer, très représentées ce soir; je n'ai aucun doute que vous l'entendrez vec plaisir.

MONSIEUR MACDONALD: Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs:

Je désire exprimer à Messieurs de la Chambre de Commerce mes remerciements sincères pour l'honneur qu'ils m'ont fait en me demandant d'être présent à la splendide réunion de ce soir.

Je désire aussi les féliciter pour l'excellence des mesures prises en vue des préliminaires à cette assemblée, de même que pour la dissimination des informations relatives à cette grande assemblée.

Je suis presque tenté de dire, Mr. le Président, qu'après avoir entendu la discussion de cette question comme l'ont faite les Officiers de la Chambre de Comerce, il reste bien peu à ajouter, par nous qui nous occupons des affaires publiques sur cette question.

Je regrette d'être incapable de vous parler ce soir dne la langue parlée par un grand nombre d'entrevous, mais je connais cette langue suffisamment pour avoir pu suivre et comprendre les paroles des Messieurs qui ontparlé français, et pour sentir que, s'ils persistent dans leurs efforts pour éveiller l'opinion publique sur le projet de construction de ce grand canal, en les dirigeant avec soin, ils finiront par recevoir l'appui général du pays si bien exprimé, que le Gouvernement devra procéder à son exécution.

Mes amis, il se peut que vous disiez: "Que vient faire ce Monsieur des Provinces Maritimes, à Montréal, ici ce soir"? Quel intérêt peuvent avoir les citoyens des Provinces Maritimes dans ce projet du Canal de la Baie Georgienne"? je dois dire, Mesdames et Messieurs, que nous y avons beaucoup d'intérêts.

Je suis venu ici, non seulement parce que, nous des Provinces Maritimes, avons à toutes les époques de l'histoire de notre Canada, eu l'inclination naturelle de marcher la main dans la main avec les citoyens de la Province de Québec; non seulement parce qu'aux anciens jours, les rudes fils de l'Ecosse, dont je suis, et les fils de la belle France, travaillèrent côte à côte dans la paix comme dans la guerre; c'est non seulement pour ces raisons que je suis venu ici ce soir vous parler dans la Province de Québec en faveur de cette grande entreprise, — mais je suis venu ici d'abord et avant tout parce que je suis Canadien, fier de mon pays et anxieux de voir — dans cette Cité Cosmopolite et active — le grand Centre d'affaires du Canada — ce mouvement qui doit assurer le succès de ce grand projet. (Appl.)

Mes amis, dans ce pays, riche de ses montagnes et de ses lacs, riche de ses rivières puissantes, aux siècles passés les découvreurs de votre race trouvèrent le routes par lesquelles les produits de l'Est seraient transportés à l'intérieur du pays, qui, à cette époque, n'était pas encore ouvert à la civilisation, de même aussi que les routes par lesquelles les produits de l'Ouest, encore sauvage, pourraient venir vers l'Est.

Depuis cette époque, nous avons utilisé nos moyens de communication par voie fluviale en y apportant les améliorations nécessaires à la navigation.

Les Grands Lacs, dont nous sommes fiers étaient là, et nous eussions dû en avoir le contrôle presqu'exclusif, mais pour des raisons difficiles à expliquer, ils devinrent la frontière entre notre pays et la République Américaine. Ce grand pays assura par le moyen de ses canaux à travers l'Etat de New York et ses efforts énergiques dans la création de ses moyens de transport, le développement de son commerce d'année en année, il réussit à détourner pour une large part l'coulement des produits venant de l'Ouest Canadien — Je dis que le peuple Américain a détourné des voies canadiennes une très large part du traffic qui devrait passer par votre grande cité.

Cette question m'intéresse aussi en raison du fait qu'ici dans cette grande cité, vous êtes à la tête de la navigation d'été. Les hommes et le commerce des autres pays, venant au cours de l'été, trouvent l'entrée de notre Canada, dans votre grande cité de Montréal, mais durant l'hiver quand votre fleuve géant est gelé, le commerce et les voyageurs des autres pays venant au Canada doivent trouver ou devraient trouver l'hiver, si nous voulons conserver l'indépendance commerciale de notre belle terre canadienne—une sortie et une rentrée à travers les Provinces Maritimes d'où je viens.

Vous pouvez certainement assurer le passage du commerce de l'Ouest par votre grande cité, durant l'été, mais plus certainement encore, pour des raisons d'ordre aussi élevé, ce commerce durant l'hiver trouvera sa voie d'entrée et de sortie par les Provinces d'où je viens.

Que s'est-il passé au Canada, en rapport avec ce commerce durant les dix ou quinze dernières années? Les progrès de l'Ouest l'augmentation de sa population, de ses

articles de commerce, qui trouvent un marché facile dans toutes les parties du monde, se sont produits sans éclat, mais d'une manière si solide et si extraordinaire, que seul, celui qui fait une étude des statistiques peut se rendre compte de la puissance de production de notre pays aujourd'hui.

Il y a quinze ans, l'annonce que le Nord-Ouest Canadien avait produit cinquante millions de minots de grain, fut considérée comme un fait étonnant. Il y a quinze ans, il n'y avait pas de Gouvernement Provincial à l'ouest de la Province de Manitoba, jusqu'à la Côte duPacifique. Il y a moins de dix ans, le Parlement auquel j'ai l'honneur d'appartenir, érigea deux provinces nouvelles qui font partie de la Confédération aujourd'hui; nous avons depuis progressé par bonds énormes.

méthodes et aux voies fluviales utilisées par les découvreurs aux siècles passés.

Nous devons remonter la Rivière Ottawa, en la débarrassant des quelques obstacles qui nuisent à sa navigation, pour arriver au grand Lac Supérieur et à Fort Wil-[illegible]

Cette voie sera établie par la construction du Canal de la Baie Georgienne.

J'ai remarqué il, y a quelques jours dans la Presse Américaine — l'annonce de la construction d'un nouveau canal, pour les chalands, de Buffalo à New Yirk, une distance d'environ cinq cent cinquante milles, au coût de cent trente millions de piastres, ce qui est pratiquement le coût estimé de la nouvelle entreprise canadienne; et la Presse Américaine se félicitait du fait que quand leur canal se-

LE TERMINUS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



Le port de Montréal en 1867. — On peut se rendre compte des progrès réalisés.

Les cinquante millions de minots de grain d'il y a quinze ans, ont ateint l'année dernière la quantité sans précédent de cinq cent cinquante millions de grains de toutes sortes.

Eh! bien, Monsieur, o.. cette énorme quantité de produits trouvera-t-elle sa sortie du pays?

Comment l'Est pourvoira-t-il à son transport économique, qui assurera l'existence de nos routes commerciales et aux producteurs de l'Ouest, l'écoulement facile de leurs produits?

Seulement en utilisant les méthodes de transports les plus économiques que ce pays puisse permettre, et pour cela, aujourd'hui nous devons retourner au système, aux

rait construit, ils pourraient amener des Grands Lacs jusqu'à la grande ville de New York, les produits recueillis sur les Lacs Supérieur, Huron et Michigan, à des taux qui placeront New York en position de manipuler dans une plus grande proportion que jamais les produits de l'Ouest, non seulement des Etats Unis, mais aussi du Canada.

Hésiterons-nous ici au Canada, à adopter la mesure à prendre dans l'occurence? Chaque nation doit s'intéresser à ses succès futurs, et les assurer en pourvoyant au développement de ses intérêts maritimes, soit dans ses eaux intérieures, soit sur l'Océan.

Nous qui sommes des Provinces Maritimes, où nous respirons l'air salin de la mer, nous voulons nous joindre

à vous et nous sommes prêts à travailler avec vous pour assurer l'exécution de notre grand projet national.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je ne vous retiendrai pas beaucoup plus longtemps. Je suis heureux de voir que l'opinion publique dans cette grande cité a été si bien mise en éveil sur cette question, comme le montre la grande assemblée de ce soir.

Nous venons à Montréal, vers le peuple de la Province de Québec — ceux de nous qui appartiennent aux autres Provinces, dans cette partie du Canada ou les hommes et les femmes — je le dis avec orgueil — sont les meilleurs Canadiens que l'on puisse trouver au Canada.

Vous avez derrière vous plusieurs générations et deux ou trois siècles d'existence sur ce sol; il vous est plus cher qu'à ceux qui y sont venus plus tard.

Nous venons ici prendre des leçons de patriotisme, et je désire vous dire que ceux qui viennent des Provinces Maritimes et de toutes les autres parties du Canada, devront revenir encore parmi les habitants de la Province de Québec, pour y apprendre à les reconnaître comme les meilleurs Canadiens, parce qu'ils ont appris plus tôt, et peut être mieux que nous, que le Canada est un pays dont nous avons raison d'être fiers chaque jour de notre vie.



M. PAUL EMILE LAMARCHE,
député de Nicolet

Et maintenant, mes amis, pourquoi l'exécution de ce projet serait-ele retardée?

Des commissions en ont fait l'étude, son exécution a été considérée très praticable au point de vue du génie civil en 1905. Pourquoi retarder? Je dis que le retard dans le commencement des travaux sachant qu'il faudra un certain nombre d'années pour l'accomplir, ferait croire à un manque de confiance en notre pays, et j'espère, Monsieur le Président, que l'intérêt etl'enthousiasme que l'on montre pour ce grand projet ne sont que les avant-coureurs de l'effort persistant et de l'opinion publique, et que bientôt, nous pourrons nous féliciter de voir le Canada en plein contrôle de ses moyens de transports par voie fluviales entièrement confinés dans son teritoire. (Longs appl.)

M. PAUL-EMILE LAMARCHE. — Le jeune député de Nicolet remercie le maire de Montréal des bonnes paroles qu'il a eues à son égard. Il s'étonne cependant que M. Lavallée ne l'ait pas présenté comme les autres députés, hier, avec le gouvernement, aujourd'hui dans l'opposition. M. Lamarche dit qu'il est venu pour appuyer de toutes ses forces un projet national. Depuis 75 ans, les membres du parlement à Ottawa s'embrassent sur la question du canal de la Baie Georgienne, mais le canal ne se construit pas.

"Je n'entreprendrai pas de vous expliquer les avantages de cette construction. Le principal argument en sa faveur est que la route Georgienne est en plein territoire canadien et qu'ele trafic se fera entièrement chez nous. Certes, la voie du Saint-Laurent est fort belle; mais c'est un voie internationale et, par ses nombreuses fissures, notre commerce s'échappe aux Etats-Unis. C'est autant que nous perdons.

"Les plus forts antagonistes du projet, sont les compagnies de chemin de fer. Ce sont elles qui empêchent nos gouvernements de marcher. Elles ne veulent pas la construction du canal de la Baie Georgienne, car leurs dividendes pouraient avoir à soufrir. C'est à souhaiter que les gouvernements finiront pas comprendre, pour ce qui est de la construction du canal, que l'intérêt public et national doit primer l'intérêt privé des grandes compagnies.

M. Lamarche rappelle qu'on a porté à sa connaissance une objection soulevée par le sénateur américain Townsend. Ce dernier a déclaré récemment que les Etas-Unis s'opposerant à la construction du Canal de la Baie Georgienne, parce que l'alimentation des eaux du canal ferait baisser les eaux des grands lacs. L'orateur détruit cette objection, en expliquant que le bassin qui alimentera le canal est 98 pieds plus élevé que le niveau du Lac Supérieur qui, lui, alimente les autres lacs. Il n'y a donc pas de danger que la voie Georgienne dessèche les grands lacs.

L'orateur parle ensuite du développement de l'Ouest, grâce à la construction du Pacifique Canadien. En rattachant ainsi l'est à l'ouest par le ruban d'acier d'un chemin de fer on a empêché l'Ouest de se faire englober par les Etats-Unis. Le canal de la Baie Georgienne, en plus de ses incomparables avantages matériels, aura pour résultat de rattacher davantage l'ouest à l'est.

Dans le siècle où nous vivons, continue l'orateur, il est nécessaire de parler fort pour se faire écouter. Il importe donc de remuer l'opinion publique, pour forcer celle-ci à parler de façon à se faire comprendre du gouvernement.

En terminant l'orateur s'écrie que des hommes d'Etat comme Cartier, MacDonald, Mackenzie, ont laissé des testaments politiques, et que dans ces testaments ils ont émis

l'idée de la voie Georgienne. Alors les politiciens d'aujourd'hui qui se prétendent les successeurs de ces grands hommes, se doivent d'exécuter leurs volontés.

M. JOSEPH AINEY, commissaire de la ville et chef ouvrier, prend la parole au nom de ses compagnons du monde de stravailleurs. Ceux-ci, déclare l'orateur, sont à l'unanimité, favorables au projet, qui leur donera du pain, et surtout, qui assurera en même temps que le développement matériel du pays, l'union entre l'Est et l'Ouest.

M. Ainey demande aussi aux citoyens de Montréal de faire un peu d'agitation, pour forcer la main au gouvernement. Imitons sous ce rapport les gens de Toronto, qui ont l'esprit public développé à un si haut degré. L'agitation qu'ils font pour le canal Welland, est à imiter ici à Montréal, mais que ce mouvement soit en faveur de la voie Georgienne.

Le peuple canadien a été généreux, lorsqu'il s'est agi de la construction de nos trois chemins de fer transcontinentaux; cependant le Pacifique Canadien, le Canadien-Nord, le Grand-Tronc-Pacifique appartiennent à des compagnies

M JOSEPH AINEY
Commissaire de la Cité de Montréal.

privées. Le gouvernement canadien se doit de faire une entreprise du genre de celle du canal de la Baie Georgienne, et de l'accomplir pour l'intérêt du peuple canadien.

M. HENRI BOURASSA, le chef nationaliste, prononce le dernier discours avec la vivacité et l'éloquence qu'on lui connait.

"Je ne sais vraiment pas à quel titre je suis ici ce soir. Si j'ai bien compris M. le maire, je crois, que c'est pour servir de bête curieuse. C'est pour ça peut-être du reste que l'on m'a mis à la fin, au dernier article du programme, en guise de complément de la fête.

"Tout comme les orateurs précédents, je félicite les membres de la Chambre de Commerce de la belle initiative qu'ils ont prise en soumettant au public de Montréal le projet du Canal de la baie Georgienne. Je félicite également les hommes politiques qui ont bien voulu leur prêter leur concours. Il y en a eu de tous les partis et de presque toutes les provinces, comme dans le futur canal il y aura des eaux hautes et des eaux basses.

"Venons-en maintenant au côté sérieux de laquestion.

"Je croyais qu'il avait été convenu que chacun des orateurs qui devaient adresser la parole ici ce soir, avait été chargé de traiter un point particulier de la question qui nous occupe.

"Au cours de cette partie démonstrative du projet de la Route Georgienne, comme l'a judicieusement appelé M. Frigon, on aurait dû, ce me semble, faire voir d'une façon plus précise les avantages que retirerait le Canada de son accomplissement.

"M. Lamarche a déjà très bien traité la question au Parlement, la semaine dernière. Qu'on me permette de re-



M. HENRI BOURASSA,
chef du parti nationaliste et Directeur du "DEVOIR".

venir, ce soir, sur les points principaux de son discours.

"Comme il l'a encore fait remarquer tout à l'heure, la voie appelée Canal de la Baie Georgienne serait une route beaucoup plus rapide que celle des grands lacs; car comme le dit un principe géométrique, d'un point à l'autre la ligne droite est toujours la plus courte.

"Elle donnerait d'autre part beaucoup plus de sécurité à la navigation en supprimant les nombreux naufrages que l'on signale tous les ans sur le lac Erié particulièrement. Et l'on sait l'importance de la question de assurances maritimes.

"De plus, et cet avantage n'est pas des moindres, le

transport du blé de l'Ouest pourrait se faire vers les ports de l'Atlantique et de là sur les marchés européens avant la fin de la navigation en automne.

"Qu'est-ce que l'on entend dire dans l'Ouest tous les jours:

"L'Est nous ferme ses portes." Le producteur est conséquemment forcé de conduire son blé aux élévateurs et d'attendre au printemps pour toucher le revenu de ses récoltes. Pendant ce temps, il s'endette, sans pouvoir remédier à cet état de choses."

"Quant aux avantages que retirerait Montréal de la réalisation de ce vaste projet, M. Frigon a clairement démontré, à l'aide d'une étude des plus complètes, qu'ils n'étaient pas inférieurs à ceux de l'Ouest Canadien.

"Vous voyez, messieurs, qu'esquissée même dans ces grandes lignes cette question de la Route Georgienne est importante à plusieurs points de vue.

"On entend dire depuis longtemps que le seul adversaire de ce projet est Toronto. Eh bien! laissez-moi vous dire qu'il y a du vrai et du faux dans cette affirmation.

"Le véritable adversaire, c'est selon moi, la République américaine avec ses compagnies de chemins de fer, ses capitaux américains, ses associations de toutes sortes établies sur la rive gauche du Saint-Laurent. Certains financiers de Toronto sont les instruments intéressés des Américains, mais ils ne sont pas tout Toronto.

"Lors de mon récent passage à Welland, où l'on s'occupe activement de la construction du canal qui doit transporter de l'autre côté du quarante-cinquième une grande partie de nos produits, je n'ai pas trouvé un seul parmi tous ceux auxquels j'ai parlé du Canal de la Baie Georgienne qui ne se soit déclaré en faveur de la réalisation de ce projet. Bien au contraire on l'approuve fort e l'on m'a même autorisé à le dire à Montréal.

"Si nous voulons la construction du Canal Welland, ont-ils ajouté, c'est que nous croyons que le Canada, à cause de l'immense richesse de ses produits, pourra l'alimenter sans détriment pour la Route Georgienne.

"Je ne suis pas dans les secrets du Gouvernement; mais s'il juge à propos de dépenser $40,000,000 pour faire traverser la frontière à nos produits pourquoi ne consentirait-il pas à faire construire une voie dont le Canada bénéficiera entièrement?

"Il ne sera peut-être pas aussi "loyal" que Toronto s'il agit ainsi; mais il aura du moins travaillé pour son pays.

"Une autre question qui se rattache à ce projet c'est celui de l'augmentation du pouvoir électrique.

"Nous constatons qu'Ontario paye moitié moins cher que Québec pour se chauffer ou s'éclairer. C'est parce qu'elle a su utiliser ses immenses pouvoirs d'eau pour développer son énergie électrique. L'électricité y remplace la houille dans la force motrice ou l'éclairage.

"Eh bien, si l'on construisait le canal projeté l'on réduirait considérablement le prix actuel de l'électricité dans notre ville.

"Nous en avons déjà parlé mais nous tenons à y revenir: un danger menace d'autre part les relations économiques et politiques et nationales entre l'Est et l'Ouest. Chacun vit pour soi sans s'occuper de ses exigences de son voisin.

"L'Angleterre pourtant a-t-elle lieu de se repentir aujourd'hui parce qu'elle a dépensé beaucoup pour développer ses colonies? Pourquoi, sur un terrain moins étendu, l'Est ne profiterait-il pas de cette leçon pour rendre plus étroit le lien qui l'unit à l'Ouest?

"Nous avons donc droit de demander au Gouvernement, où se trouve largement représenté l'Est du Dominion, de développer ces relations. Il ne faut pas que les fêtes grandioses de septembre prochain, pendant lesquelles on commémorera le souvenir de Sir George Etienne Cartier, l'un des piliers de la Confédération, soient une occasion pour faire de beaux discours; car, à quoi serviront-ils, si, au moment qu'on les fera, le grand monument national de 1867 s'effrite sous nos yeux?

"Beaucoup disent privément ce qu'ils n'ont pas le courage de dire en public. On pense tout bas ce que je vous dis ici, que l'on ne songe pas à relier plus étroitement l'Est à l'Ouest, un beau jour, la première chose qu'on fera sera d'opérer une grande scission au nord du lac Supérieur, scission qui sera un malheur pour l'Est comme pour l'Ouest et le Canada tout entier.

"Et pourtant l'Ouest n'a-t-il pas été découvert, colonisé et évangélisé par nos ancêtres? Si nous voulons leur demeurer fidèles, nous nous devons, comme Canadiens, d'élever cette question au-dessus des partis politiques afin de faire converger tous nos efforts vers l'unité du Canada.

"Il faut donc de toute nécessité, vous dirai-je en terminant, construire au plus tôt ce Canal de la Baie Georgienne. Il faut aussi s'efforcer de délivrer la politique du joug des puissantes compagnies de chemin de fer, comme l'a fait remarquer tout à l'heure M. Lamarche. Je le félicite d'avoir touché ce point. Oh! d'ailleurs il est dans la bonne voie. (Rires)

"Il y a 12 ou 13 fois que l'on reprend ce projet du Canal de la Baie Georgienne. Pourquoi n'a-t-il jamais abouti? Un seul homme a eu le courage de le dire: feu M. Israël Tarte. C'est que les compagnies de chemin de fer C. P. R. en particulier, ne le veulent pas et que les chemins de fer, qui alimentent lacaisse électorale, sont plus puissantes que les gouvernements.

"Il faut donc, je le répète, oter de la crèche des grandes compagnies qui ne veulent pas entendre parler de ce canal les hommes qui s'en sont faits les habitués.

"Soyez forts. Défoncez la caisse si vous pouvez. Faites connaître votre volonté énergique de ne pas vous courber devant les adversaires de Toronto et d'ailleurs. Dévoilez l'hypocrisie des politiciens véreux et soyez convaincus que

votre projet se réalisera quand le public saura pourquoi il ne l'a pas été jusqu'aujourd'hui." (app. prol.)

LA RESOLUTION VOTEE PAR LES CITOYENS DE MONTREAL.

Les discours terminés, le président de l'assemblée invite les citoyens à entendre maintenant la lecture de la résolution qui sera envoyée au gouvernement.

M. A. P. FRIGON donne la lecture de la résolution suivante:

Il est proposé par M. le maire Lavallée et l'hon. Sén. Casgrain, appuyés par MM. J. A. Vaillancourt, Alphonse Racine, Duncan McDonald, Ludger Gravel, Eugène Tarte:

ATTENDU QUE la nécessité de coutruire le Canal de la Baie Georgienne est maintenant reconnue d'intérêt national;

ATTENDU QUE le gouvernement fédéral a déjà obtenu tous les renseignements voulus sur la possibilité, le coût et les résultats de l'exécution de cette grande entreprise;

ATTENDU QUE tour à tour les chefs de tous les gouvernements qui se sont succédé à Ottawa se sont déclarés favorables ce grand projet;

ATTENDU QU'A la dernière session, le gouvernement a déclaré que le Canal ne serait pas construit avant qu'une nouvelle commission fut nommée pour en connaître les avantages commerciaux, commission qui devait faire rapport à la présente session;

ATTENDU QUE cette commission n'a même pas encore été nommée;

RESOLU: 1o. Que les Citoyens de la Cité et du District de Mountréal réunis au Monument National, demandent avec énergie au Gouvernement Fédéral de construire le Canal de la Baie Georgienne sous le plus court délai, et dès la présente session, d'en assurer la construction; et 2o. que les citoyens de la Cité et du District de Montréal réunis en assemblée au Monument National protestent de réunis en assemblée au Monument National protestent de toutes leurs forces contre toute mesure qui retarderait la réalisation de ce grand projet national.

Cette résolution fut votée avec enthousiasme et à l'unanimité.

La foule se dispersa au Chant de "O Canada".

* * *

SUR L'ESTRADE

Sur l'estrade avaient pris place avec les orateurs un grand nombre de citoyens représentant de grandes maisons de commerce, de corps publics, de municipalités et d'associations ouvrières.

On remarquant d'abord tout l'exécutif de la Chambre; en outre de M. Fortier, président, se trouvaient MM. S. D. Joubert, Frank Pauzé. Georges Gonthier, W. U. Boivin.

On remarquait encore: l'hon. sénateur J. P. B. Casgrain, W. J. Poupore, Edmond Hardy, échevin de Montréal-Sud, J. Smillie, maire de Montréal-Sud, D. St-Pierre, conseiller municipal de Sainte-Geneviève; Trefflé Théoret, conseiller de Sainte-Geneviève; H. C. Masson, inspecteur municipal des bâtisses; J. O. Séguin, négociant; S. P. Bélair, du Sault au Recollet; Stanislas Messier; Jos. Maillé, du club Monk; Léon Dufresne; Jos. Pilon, conseiller de Sainte-Anne de Bellevue; C. H. Catelli, ancien président de la Chambre de Commerce; Isaïe Préfontaine, président de la Corporation de l'Ecole des Hautes Etudes et ancien président de la Chambre; U. H. Dandurand, courtier en immeubles, et président de la Bourse immobilière; J. N. Corbeil, conseiller de Sainte-Anne de Bellevue; Léon Catelli; Angus A. Smith, J. O. Labrecque; J. E. Tetrault, du Club Préfontaine; Conrad Despault, de la Cour Juvénile, J. O. Gareau, J. A. Beaudry, secrétaire de l'Association des Marchands détailleurs; Aug. Frigon, I.C., de l'Ecole Polytechnique; J. A. Primeau, de Pont Viau; F. Hurtubise, de la Chambre de Commerce de Sorel; G. E. Ethier, conseiller de la paroisse du Sault au Récollet; Roch Corbeil, conseiller de la paroisse du Sault au Recollet; J. P. Gervais, marchand de nouveautés; Damase Parizeau, ancien président de la Chambre de Commerce; G. H. St-Amand, Eug. Payette, architecte; R. Lavigne; Hyacinthe St-Pierre, conseiller de Sainte-Geneviève; A. Petitclerc,

LE TERMINUS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



Le quai Edouard VII du Port de Montréal. — On peut se faire une idée de l'outillage de notre port.

secrétaire de la Chambre de Commerce de Sorel; J. C. Petitclerc, de Sorel; L. C. de Tonnancourt, J. L. Bigras, W. U. Boivin, secrétaire de la Chambre de Commerce; X. Préfontaine, Ad. Fortier, A. Ginchereau, C. de Commerce; Sénateur J. P. B. Casgrain, O. Lemire, M. Gaumont, M. McDonald, Jules Thibault, Prés. E. E. M., Laval; J. A. Beaulieu, J. H. Cabana, J. L. Tarte, L. E. Carufel, membre Bureau de Colonisation; A. Lambert, manuf. de chaussures; MM. Oscar Dufresne et Jos. Morin, de la ville de Maisonneuve; J. E. Thériault, de North Bay, Ont.; O. Thériault, de North Sydney; L. M. Corneillier, de L'Association des Marchands détailleurs; Association Hautes Etudes Commerciales Laval, représentée par J. A. Boivin et L. Dufresne; Henri Meloche, instituteur; P. Boucher, instituteur; Adolphe Rémillard; E. W. Villeneuve, président du Comité du Centenaire Cartier; A. R. Martin, de la Maison P. P. Martin et Cie; J. E. Boulanger, J. Bourque, maire de Hull; C. R. Lasalle; Alphonse Racine, négociant en gros; C. Laurent, de la Chambre de Commerce Française; M. Vaulman, ingénieur de "Georgian Bay Canal Co"; A. Desmarteau, conseiller de la Chambre de Commerce; L. N. Veilleux, voyageur de commerce; J. C. Ménard, de la Société St-Jean-Baptiste; Adolphe Robillard; J. N. Chevrier, gérant du "Devoir"; Art. Monette, conseiller de la paroisse du Sault au Récollet; A. Y. Debray, directeur de l'Ecole des Hautes Etudes; Emile Delorme, ex-maire du Sault au Recollet; Eug. Dagenais; J. A. Cadieux, sec.-trésorier de la paroisse Sault au Récollet; L. Fortin, maire de la paroisse du Sault au Recollet; l'Union des Platriers, représentée par J. M. Chalut; R. St-Maurice, de la Fraternité des Menuisiers et Charpentiers d'Amérique; G. Charbonneau, président de l'Union des Plâtriers; P. Langlois, de la Maison Gunn-Langlois; Phil. Pesant, conseiller du Sault au Recollet; J. Leroux, maire de Dorval; Nap. Mesier, échevin Sault au Récollet; J. N. Primeau, d'Ahuntsic; J. A. Brosseau; Jacques Brosseau, avocat; Cercle Laval (A. C. J. C.) par J. Rousseau Bastien, président; Groupe Ste-Marie (A. C. J. C.), par Edouard Belleau; L. E. Jalbert, de la Chambre de Commerce; Ludg. Gravel, président des Artisans Canadiens-français; J. Boyer, conseiller du Sault au Recollet; L. Trudeau; E. Massicotte, représentant des E. E. D. (Laval); J. A. Bernier, J. P. Harrison; L. A. Lapointe, échevin et député de St-Jacques; Dr J. A. Chartier; H. A. Cholette, avocat; J. E. C. Daoust, architecte, conseiller de la Chambre de Commerce; D. A. Alex; M. Carreau; Charles Godin, représentant les E. E. G. C. (Laval); R. Cholette; Jos. Remy, de l'Union des Menuisiers Charpentiers, Local 178; M. Mantha; J. A. Beaulieu, avocat; T. Girouard, de l'Union des Ferblantiers; M. J. O. Lacroix, avocat; Y. Lamontagne, avocat; E. Gareau, de J. O. Gareau Ltée; J. E. Michaud; Euclide Larchevêque, paroisse du Sault au Recollet; Louis Perron, président des Vétérans français; G. Labelle; Charles E. Martin, conseiller de la Chambre de Commerce, professeur aux Hautes Etudes, et de "P. P. Martin Ltée"; René Lessard, de la Bourse Immobilière de Montréal; Wm. Kappelle, de Kappelle; Jos. Filiatrault, conseiller de la Chambre de Commerce; Jos. Leranger, avocat; M. Merduck; M. Hackett; J. A. Berman; Gédéon Germain, Sault au Récollet; J. B. St-Aubin; René Leroy, trésorier de l'Union des Charpentiers, Local 134; A. Dagenais; J. J. Hamel; Henri Papineau, échevin de l'île St-Vincent de Paul; James Hewton, échevin Sault au Recollet; J. E. Marier, représentant d'une compagnie navigation, Baie Georgienne; M. Lefebvre, du local 134 des Charpentiers; A. Chouinard, professeur au Collège St-Edouard; Echevin Drummond, de Montréal; E. Langtier; B. Lalonde, maire de Ste-Anne de Bellevue; Fra de S. Bastien, avocat; M. Williams Witt, de Ste-Anne de Bellevue; Gustave Pepin, ex-maire de St-Léonard; N. Bastin, maire de St. Léonard; R. Lamontagne, voyageur de commerce; George Lebel, et nombre d'autres dont nous n'avons pu avoir les noms.

* * *

L'ASSEMBLEE ET LES JOURNAUX DE MONTREAL.

Il est intéressant maintenant de faire voir comment les journaux de Montréal ont jugé cette grande réunion des citoyens de notre ville. Nos lecteurs pourront se rendre compte de l'effet produit sur les grands organes de l'opinion publique:

La *Montreal Gazette*, 12 mars 1914:

"Even standing room was at a premium last night in the Monument National on the occasion of the mass meeting called at the invitation of the Chambre de Commerce du District de Montréal for the purpose of giving the citizens an opportunity of expressing themselves concerning the project of the Georgian Bay Canal. After members of Parliament of both parties and from three provinces, members of the city municipal government, and representatives of the Chambre de Commerce had spoken, in addition to Mr. Henri Bourassa, Mayor Lavallée stepped the exodus that followed Mr. Bourassa's speech by drawing attention to a resolution that Mr. A. P. Frigon, chairman of the Georgian Bay Canal committee, wished to read. This resolution, which called in the name of the citizens of Montreal upon the Government to take steps during the present session of the Parliament to ensure the construction of the canal, was accepted by an outburst of cheering from the crowded hall.

"From first to last nothing but concord appeared in the speeches of those who addressed the meeting so far as the building of the canal is concerned. The Conservative speakers laid down their weapons in a political sense, and the Liberal orators responded by saying that they also forgot partisan animosities in this cause. It led Mr. Paul

E. Lamarche to say later that this had been the attitude of both parties towards the project for seventy-five years. He would be glad when the embraces ended and the work began."

Le Canada, 13 mars 1914:

"L'assemblée convoquée, pour hier soir, au Monument National, par le Comité de la Construction du Canal de la Baie Georgienne, a eu tout le succès que mérite l'étude de cette œuvre éminemment nationale.

'La grande salle du Monument National était littéralement bondée des citoyens de toutes les classes désireux de se renseigner sur ce projet et d'appuyer par leur présence et leurs applaudissements l'initiative que vient de prendre la Chambre de Commerce du District de Montréal."

Le Montreal Daily Mail, 13 mars 1914:

"Thirty-five hundred citizens from Montreal and district, packing the Monument National at the mass meeting held last night under the auspices of the Chambre de Commerce, called upon the Dominion Government to proceed with the immediate construction of the Georgian Bay Canal and protested against the proposed amendment of a commission to inquire into the project when they unanimously, amid much enthusiasm, passed the following resolution, moved by Mayor Lavallée and seconded by Senator J. P. B. Casgrain:"

Et le *Daily Mail* a reproduit le texte de la résolution qui fut votée.

La Presse, 14 mars 1914, sous le titre:

LA VOIX DE MONTREAL

"La manifestation d'hier soir en faveur du Canal de la Baie Georgienne a obtenu tout le succès que pouvaient en augurer notre Chambre de Commerce et tous les citoyens qui ont vraiment à cœur la réalisation de ce projet national.

LE TERMINUS DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE



Le port de Montréal en 1906. — On remarquera qu'alors on ne voyait pas de hangars permanents comme on en voit maintenant.

"La métropole canadienne a parlé haut et ferme et les nombreuses adhésions qui lui sont venues de partout, plus particulièrement du nord de l'Ontario et des provinces maritimes, donneront à sa voix, nous l'espérons, une force capable de triompher des hésitations de nos gouvernants.

"Quelle est la ville canadienne qui verse autant d'argent que Montréal dans le trésor public ? Montréal est le centre du commerce, de l'industrie et de la finance, en Canada. Elle a donc le droit de se prononcer sur une question aussi importante que celle du Canal de la Baie Georgienne.

"La construction des grandes voies ferrées tire à sa fin; il est temps que le gouvernement s'occupe de la question du transport par eau. Les compagnies de chemins de fer canadiennes qui ont reçu de si larges subventions de nos gouvernements ont établi des taux de transport très élevés qui sont en grande partie la cause de la cherté de la vie. Il nous semble que l'établissement d'une voie d'eau intérieure, traversant le cœur du pays, et établissant des communications faciles et peu coûteuses entre les diverses provinces, serait d'un avantage immense pour tout le pays. Il est généralement admis que la route Welland-Saint-Laurent serait de nature à créer des complications internationales dont la solution ne tournerait pas plus à notre avantage que dans le passé, sans compter que cette route beaucoup plus longue et plus coûteuse que celle du Canal Georgien, détournerait le trafic de l'ouest vers les ports américains."

Le Montreal Star, 13 mars 1914:

"A mass meeting of Montreal citizens was held last night at the Monument National, at the invitation of the Chambre de Commerce, to initiate an agitation which they hope will end in the construction of the Georgian Bay Canal.

"A resolution read by M. A. P. Frigon, chairman of the

Georgian Bay Canal committee, and calling upon the Government to take steps at the present session of Parliament to ensure the construction of the canal was endorsed unanimously.

"The meeting was essentially representative, speakers being present from three Provinces, both political parties in the Federal and Provincial houses, the Chambre de Commerce and the Municipal Government. The opening address was by Mayor Lavallée, who regarded the construction of the canal as essential from a national as well as material standpoint. It behooved Montreal not to be backward in its efforts to fight New York's efforts to draw away Canadian products, he said."

Le *Montreal Herald-Telegraph* :

"With an enthusiasm as overwhelming as the attendance, the representative gathering of citizens in the Monument National last night unanimously decided to urge upon the Government the construction of the Georgian Bay Canal. The significant rider was added to the resolution that "the citizens of Montreal protest strongly against any measure which may delay the execution of this important project." This meeting will serve the useful purpose of showing the Government the strength of the feeling in Montreal regarding the scheme. But there will have to be meetings like this all over Canada if the Government is to be compelled to undertake the work. Moreover, those who favor the project fill not have to be content with the promise to appoint a commission — with representatives on it of those bitterly opposed to the project — to consider its "commercial feasibility." That way lies the pigeon hole."

La *Patrie*:

"La Chambre de Commerce a remporté, hier soir, un véritable triomphe, par la grande manifestation qu'elle a organisée en faveur de la construction du canal de la Baie Georgienne. Dès sept heures et demie la foule envahissait la grande salle du Monument National. A huit heures tous les sièges étaient occupés, dans l'orchestre comme dans les galeries. Une foule de personnes ont dû même rester debout pendant toute la soirée. Conservateurs comme libéraux, citoyens de langue française comme de langue anglaise ont parlé en faveur de ce grand projet qui apporterait au district de Montréal un développement inouï.

"L'agitation commencée par la Chambre de Commerce du district de Montréal en faveur de la construction immédiate du canal de la Baie Georgienne aura pour effet, nous l'espérons, de faire connaître à l'administration fédérale — en supposant qu'elle ne la connaisse déjà — quel est le sentiment de la métropole du Canada et de la province de Québec, en ce qui concerne ce projet d'utilité [redacted]tionale.

"L'ancienne administration était favorable à cette entreprise, et pareillement les membres de l'administration actuelle, avant leur avènement au pouvoir. Mais depuis 1911, la réalisation du projet apparaît de jour en jour plus lointaine. Le canal de la baie Georgienne est de toute évidence la voie qui complètera le mieux notre réseau de communications. Cependant, au lieu d'en entreprendre sans retard la construction, le gouvernement semble disposé à faire passer devant tous les autres projets: le chemin de fer de la baie d'Hudson, par exemple, dont l'utilité pratique est contestable, et l'élargissement du canal Welland, qui sera tout au moins aussi utile aux Etats-Unis qu'au Canada.

"Le Canada a dépensé une somme globale d'un peu plus de cent millions de dollars pour canaliser le Saint-Laurent supérieur et créer une route de navigation internationale, également accessible — et aux mêmes conditions — aux navires des Etats-Unis et à ceux du Dominion. Les canaux du Saint-Laurent permettent de transporter les produits de l'Ouest en Europe; mais quoique construits et payés par le gouvernement canadien, ils ne tendent pas à diriger le trafic par la route canadienne, de préférence à la route américaine.

"Il en sera tout autrement du canal de la baie Georgienne, qui nous assurera une route essentiellement canadienne, et qui placera le port de Montréal, dans l'importante industrie du transport, au même rang que le port de New-York.

"D'autre part, le canal de la baie Georgienne abrègera de plus de 500 milles la distance entre Fort William, à la tête des Grands Lacs, et le port de Montréal. Et tandis que la profondeur minima des canaux du Saint-Laurent supérieur est de 14 pieds seulement, le canal de la Baie Georgienne sera ouvert dans toute sa longueur aux navires tirant vingt pieds d'eau, et par suite les céréales de l'Ouest pourront être placées à Fort William sur les navires océaniques et directement expédiées en Angleterre.

"Par malheur, l'élargissement du canal Welland fait l'affaire de Toronto sans être d'aucun avantage pour Montréal. Et faisant passer son intérêt propre avant l'intérêt général du pays, Toronto a persuadé au gouvernement de procéder d'abord à cet élargissement.

"Tant que la province d'Ontario exercera à Ottawa l'influence énorme qu'elle possède actuellement, son opposition à la construction du canal de la baie Georgienne sera difficile à vaincre.

"Le gouvernement ne se décidera probablement à agir que s'il y est énergiquement poussé par l'opinion unanime dans la province de Québec, appuyée par les provinces de l'Ouest et de l'Est que le projet intéresse au premier chef."

APPENDICE II

La délégation auprès du gouvernement en faveur du canal de La Baie Georgienne le 15 avril 1914

Au lendemain de la délégation des citoyens du Canada allés auprès du gouvernement pour demander la construction du Canal de la Baie Georgienne, la *Presse* de Montréal écrivait:

"La manifestation que les partisans du Canal de la "Baie Georgienne ont faite hier à Ottawa, devra être "classée comme un déploiement sans précédent. Jamais "peut-être délégation aussi nombreuse et aussi représen-"tative n'a été jusqu'à présent reçue par un gouvernement "canadien quelconque."

Cette appréciation est des plus exactes. La Chambre de Commerce du District de Montréal n'avait rien épargné pour assurer ce succès, aussi fut-elle récompensée de ses efforts.

Les compagnies de chemins de fer avaient accordé des taux spéciaux et de tous les points du parcours du Canal Georgien, des délégués étaient venus de partout et les journaux en évaluèrent le nombre à 1500. Chacun d'eux portait au revers de son veston un fort joli bouton-souvenir commémoratif de cette grande manifestation.

Le gros de la délégation vint de Montréal. L'hon. Louis Coderre, secrétaire d'Etat, qui est en même temps un membre dévoué de notre association, avait bien voulu venir recevoir les délégués à leur arrivée à la gare du Château Laurier. Après les salutations d'usage, la délégation se rendit à l'hôtel de ville, où devait avoir lieu la formation de la LIGUE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE, dont il sera parlé plus loin.

De l'hôtel de ville, on procéda au Parlement, où les délégués ont été reçus.

C'est dans la Chambre des Communes que la réception eut lieu, et cette vaste enceinte était bondée.

A deux heures et demie, l'honorable Rogers, ministre des Travaux publics, apparut; c'est lui qui, en l'absence du premier ministre, reçut les délégués: autour de lui on remarquait l'hon. Doherty, ministre de la Justice, Louis Coderre, secrétaire d'Etat, l'hon. White, ministre des Finances, l'hon. Hazen, ministre de la Marine, l'hon. Nantel, ministre des Contributions indirectes, l'hon. Perley, ministre sans portefeuille.

Et parmi la foule approuvant le projet du Canal Georgien, on remarquait encore l'hon. sénateur Landry, président de la Chambre Haute; les honorables sénateurs Dandurand, Béique, Boyer, Cloran, Choquette, l'hon. Rodolphe Lemieux, MM. P. E. Lamarche, R. Bickerdike, C. A. Wilson, J.-A. Ethier, L. A. Lapointe, Gerald White, E. Lapointe, P. A. Seguin, L. J. Gauthier, Jos. Demers, G. Boyer, députés aux Communes.



SON HONNEUR LE MAIRE MARTIN,
qui a présidé la délégation à Ottawa.

Il était impressionnant de voir cette multitude de têtes briller d'yeux grands ouverts pour mieux saisir en quelque sorte la physionomie de chacun des délégués qui ont exposé le projet, et bien plus impressionnant encore fut le silence

qui se fit quand au nom du gouvernement l'hon. Rogers se leva pour répondre à la délégation.

Tour à tour, l'hon. Coderre et l'hon. Doherty présentèrent à M. Rogers les avocats du grand projet.

Son Honneur le maire élu de Montréal, M. MEDERIC MARTIN, parla le premier, comme président de la délégation:

"J'apprécie beaucoup l'honneur que me fait la Chambre de Commerce du district de Montréal en me demandant d'adresser la parole au nom de cette nombreuse et importante délégation qui vient vous demander, dans l'intérêt du pays de mettre à exécution le projet du Canal de la Baie Georgienne; c'est le premier acte public que je suis appelé à accomplir en ma qualité de nouveau maire de la Métropole du Canada et je sais qu'en faisant cette démarche, j'ai l'appui et l'approbation de tous ceux qui ont à coeur l'intérêt de la grande ville que je représente.

"Je me rends compte cependant, Monsieur le Ministre, qu'il n'y a pas seulement que la ville de Montréal qui soit appelée à bénéficier de la grande oeuvre que nous vous demandons d'accomplir; les délégués nombreux d'une foule d'autres villes et les représentants de plusieurs Provinces qui sont en ce moment devant vous, vous démontrent que la construction du Canal de la Baie Georgienne est une entreprise nationale et qu'elle est demandée à grands cris par les citoyens de toute les parties du pays.

"Je n'entreprendrai pas d'énumérer les nombreux avantages que nous pourrions retirer, au point de vue de notre commerce et de notre industrie, de la construction de cette grande voie d'eau; plusieurs membres de la Chambre des Communes du Canada ont consacré un temps considérable à l'étude de cette grande question et en ont fait le sujet d'un long débat au cours de la présente session. Nous savons de plus, Monsieur le Ministre, que votre Département possède les informations les plus complètes qu'il soit possible d'avoir sur cette question et nous osons espérer qu'elles seront mises à profit dans le plus court délai possible. Qu'il me soit permis cependant de vous représenter que pour garder et augmenter notre commerce national il faut de toute nécessité établir immédiatement, au moyen d'une voie d'eau profonde, une communication directe entre le commerce des grands lacs et le terminus de la navigation océanique. Pour arriver à ces fins, sans nuire à l'intérêt général du pays, nous vous représentons qu'il ne peut y avoir d'autre route que celle de la Rivière des Français et la Rivière Ottawa; c'est la seule route qui puisse être entièrement construite sur un territoire canadien, c'est la seule route par laquelle notre commerce pourra s'écouler entièrement pour notre bénéfice sans risquer d'être accaparé en grande partie par les Etats-Unis, c'est le chemin le plus direct, le plus rapide et le plus sûr depuis nos grands lacs jusqu'à la mer, c'est le seul qui offre des avantages au point de vue militaire. Cette route développerait et peuplerait une grande partie de notre pays jusqu'à présent inhabitée et inculte en faisant naître des industries nouvelles autour des immenses pouvoirs d'eau qui seront créés le long de la rivière Ottawa.

"Nous vous soumettions humblement, Monsieur le Ministre, qu'aucune somme d'argent n'aurait été dépensée avec plus de profit et pour un but plus patriotique que celle qui serait employée, par votre Gouvernement, à la construction de ce canal de la Baie Georgienne. Ce n'est pas employer une phrase banale que de dire que cette question n'est pas et ne doit pas être une question politique, car vous n'ignorez pas que les deux partis politiques de ce pays se sont fortement prononcés en faveur de cette entreprise et je suis sûr que si le Gouvernement d'aujourd'hui se met courageusement à l'oeuvre pour pousser cette entreprise à bonne fin il n'aura de reproches que de la part de ceux qui ne mettent pas avant et au-dessus de tout l'intérêt du pays, mais, que d'autre part, il sera encouragé et secondé par tous ceux qui croient en la devise: "Le Canada pour les Canadiens."

M. ADELARD FORTIER, au nom de la Chambre de Commerce du District de Montréal, prononce ensuite, en très bon anglais, l'allocution suivante. Il est salué par une belle ovation.

Monsieur le Ministre:—

"Parlant au nom de la Chambre de Commerce du District de Montréal qui a pris l'initiative de cette importante délégation composée de citoyens de tout le Canada, il est de mon devoir d'assurer le gouvernement que notre institution n'a été mue par d'autre désir que celui de travailler au succès d'une entreprise d'intérêt national, et n'a été inspirée par d'autre sentiment que celui de garantir à ceux qui dirigent les destinées du Canada, qu'en entreprenant de réaliser ce grand projet du Canal de la Baie Georgienne, il peut compter sur le concours de la majorité de la population pour justifier sa politique.

"Il y a près de vingt ans que la Chambre de Commerce de Montréal demande la construction de cette grande route maritime, et c'est avec le ferme espoir que l'importante démarche faite aujourd'hui par les citoyens du Canada ne sera pas vaine que nous avons organisé cette délégation.

"Renseigné comme vous l'êtes, il serait superflu de vous démontrer l'importance du projet que nous préconisons tous; mais pouvons-nous au moins vous dire qu'il est temps plus que jamais de le mettre à exécution, à ce moment où de redoutables voisins veulent engager avec nous une grande lutte pour la prépondérance maritime.

"La population du Canada est aujourd'hui la même que celle des Etats-Unis en 1814, seulement le Canada est mieux préparé que ce pays ne l'était alors pour la grande lutte économique. Toutefois, ces voisins ont grandi en richesses et en puissance, et les citoyens du Canada vien-

sont aujourd'hui demander au gouvernement d'assurer à leur pays tous les moyens de pouvoir tenir tête à ces puissants [redacted]

"*Le 27 février* dernier dans l'enceinte du parlement, vous déclariez, Monsieur le Ministre:

"En tant que les Canadiens désireux de voir le Canada occuper un jour parmi les nations le rang qu'il mérite, nous ne saurions souffrir que les ports et les chemins de fer des Etats-Unis nous ravissent une partie de notre commerce, et cette raison est à mon avis la plus impérieuse que le Parlement ait de prendre une détermination à l'égard du Canal de la Baie Georgienne."

"Parmi les nombreux délégués ici présents, il n'en est pas un qui n'approuve entièrement cette déclaration de votre part; vous avez bien saisi la nécessité qu'il y a pour le Canada de construire cette route maritime qui servira à consolider l'unité nationale tenant en relation plus étroite les diverses parties du pays, et nous espérions que la détermination du gouvernement qui devait faire suite à vos déclarations serait la construction immédiate de cette route.

"Pénétré du sentiment de votre responsabilité, vous avez voulu vous renseigner encore mieux sur les résultats économiques de ce vaste projet par l'intermédiaire d'une nouvelle commission. Il n'y a plus à revenir sur cette décision. Nous avons confiance que les commissaires nommés partageront le même enthousiasme que nous avons tous pour le Canal de la Baie Georgienne, et que leur rapport étant favorable l'ère des pèlerinages à Ottawa sur cette question aura pris fin.

"En 1883 un homme d'Etat et un grand journaliste canadien (M. Joseph Tassé) avait dit, et les archives du parlement nous ont transmis ses paroles:

"Le gouvernement qui accomplira le travail du Canal de la Baie Georgienne sera patriotique, un gouvernement perspicace, un gouvernement qui aura mérité qu'on garde sa mémoire dans l'histoire du Canada."

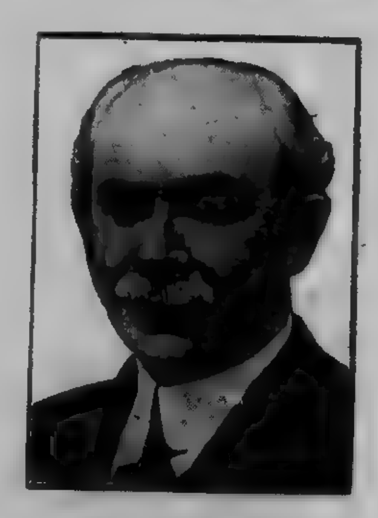
"Nous ne saurions dire mieux, et nous espérons que cette satisfaction d'avoir bien mérité de bonne Commune Patrie triomphera des hésitations qui paralysent encore l'action de ceux auxquels nous avons confié les destinées de notre grand et beau pays.

M. JOSEPH QUINTAL, vice-président du Board of Trade de Montréal, se lève ensuite pour ne dire que quelques [redacted]

Il rappelle que depuis 1904, ce projet du Canal Georgien a retenu l'attention des membres les plus influents du "Board of Trade", et il exprime la confiance que les membres du gouvernement approuveront la demande qui leur est faite de construire au plus tôt cette grande route.

M. WM. I. GEAR, ancien président du Board of Trade de Montréal, prend ensuite la parole pour lire un mémoire fort intéressant dont les grandes lignes se résument comme suit:

"Il ne m'est pas nécessaire d'entreprendre de démontrer les avantages variés que cette entreprise assurera au Canada, avantages que vous savez; je veux seulement vous prier de leur donner toute votre considération. Mais il y a une question économique sur laquelle je voudrais attirer votre attention: c'est un fait admis qu'il n'existe pas de moyen de transport meilleur marché que l'eau, et conséquemment le plus on développera les communications par eau, meilleur marché sera le transport pour la population du Dominion. De plus, il faut admettre que la route la plus courte et la plus directe, est encore la plus économique puisque les frais de transport sont moindres. Ces deux faits admis, vous avez dans le projet de la route georgienne, une voie d'eau qui nous sauve trois cent milles de plus qu'aucune autre route, et vous avez la route la plus directe, capable de supporter les prix de transport les plus bas que le monde n'a jamais connus.



L'HON. R. ROGERS,
ministre des Travaux Publics qui a reçu la délégation.

"J'irai plus loin, et je ne vous demanderai pas seulement de construire le Canal de la Baie Georgienne, mais aussi d'étudier le projet de construire les canaux qui seraient nécessaires pour pouvoir atteindre le pied des Montagnes Rocheuses, et quand cela sera fait, il ne sera plus question que du transport à bon marché.

"Le Board of Trade de Montréal et les citoyens de Montréal sont unis, sur cette question, et tous sont d'opinion qu'il serait sage de construire le canal georgien, non pas pour l'intérêt exclusif de leur cité, mais avec un véritable sens de solidarité qui doit unir plus étroitement toutes les parties du Dominion, qui devrait réunir l'Ouest et l'Est du pays, pour ensuite faire notre patrie commune plus grande." (Applaudissements).

M. J. T. FOSTER, au nom du Conseil des Métiers et du Travail de Montréal, vient à son tour exprimer les vues des ouvriers qu'il représente, et il le fait dans les courtes remarques suivantes:

"C'est un plaisir pour moi d'être ici le représentant de 34,000 ouvriers intéressés directement ou indirectement à la construction du Canal. Nous sommes d'opinion que ce sera dans l'intérêt de tous les ouvriers du Canada, et nous espérons que vous allez vous intéresser à ce grand projet. Nous sommes d'opinion qu'il y a comme de l'urgence dans ce cas-ci. (Applaudissements). On a beaucoup répété le "Canada pour les Canadiens", mais on devrait aussi dire le "Canada pour le Canal de la Baie Georgienne." (Applaudissements).

M. F. B. ALLEN dit qu'il se lève pour parler au nom des grandes villes de l'avenir que sont Port-Arthur et Fort-William.

"Il me fait plaisir d'avoir l'occasion de représenter ici le plus grand port du Canada et un port qui expédie tout le blé et tout le grain que notre pays exporte. Je ne parle pas ici en mon nom personnel, mais comme délégué du plus grand port canadien: j'ai été envoyé par Port-Arthur et j'ai reçu une dépêche ce matin me priant de représenter aussi Fort-William.

"Le Board of Trade de Port-Arthur fait des instances auprès du pays et du gouvernement pour leur faire entreprendre sans retard la construction du Canal de la Baie Georgienne. La réalisation de ce projet fera cesser l'état de choses actuel qui nous humilie, et qui est le fait que cinquante pour cent de notre trafic d'exportation est transporté par l'étranger aux ports étrangers, et au bénéfice des étrangers, quand on pourrait, si on veut adopter la sage politique de construire la route georgienne, transporter tout ce trafic dans des navires canadiens, dans les eaux canadiennes, d'un endroit du Canada, aux ports du Canada."

M. Allen a cimenté son argumentation de statistiques officielles sur la déperdition du transport canadien par les ports américains, viâ Welland. Il a surtout insisté sur la position exceptionnelle de Port-Arthur et Fort-William, qui donne une valeur particulière à leur attitude et à son plaidoyer. "Du point de vue local, peu nous importe, dit-il, que les produits s'en aillent par Welland et les Etats-Unis; une fois passés chez nous, nous en avons retiré tous les avantages que nous pouvons en attendre; mais du point de vue canadien, c'est autre chose. Pourquoi le Canada laisse-t-il aller au voisin tout ce qu'il peut légitimement garder pour lui?"

M. W. R. WHITE, avocat de Pembroke, est reçu avec de vifs applaudissements, et son discours a fait une forte impression. Il a profité de l'occasion pour dire au gouvernement, en termes énergiques, sa façon de penser sur ce sujet.

Voici en résumé les remarques de M. White:

"Je pense que ce serait pour moi vouloir peindre du lilas, et ciseler de l'or, que de tenter d'ajouter quoique ce soit aux intéressants discours des messieurs qui m'ont précédé, mais ayant été soixante années durant un partisan du Canal de la Baie Georgienne, je crois devoir profiter de la circonstance pour dire quelques mots en faveur de ce projet.

"Je désire dire des choses qui peut-être seront mal interprétées par les messieurs [redacted] gouvernement, et au cas où je serais mal compris, je m'empresse de faire d'avance apologie avant de dire ces choses, en assurant le gouvernement que je ne veux faire aucune personnalité, ou rien qui pourrait être pris pour une critique de son action.

"C'est un fait que depuis un demi-siècle cette entreprise est une balle qui a servi aux deux partis politiques, un volant qu'ils se sont tour à tour lancé. Je prétends que le temps est venu de mettre fin à cet état de choses, et quelque soit le gouvernement au pouvoir il doit entreprendre au plus tôt ces travaux.

"Je félicite le ministre des Travaux publics d'avoir nommé une commission pour étudier si cette entreprise sera payante ou non, mais il me semble que je ne crois pas que le résultat de la nomination de cette commission sera d'un grand avantage pour le gouvernement ou le pays en arrivant à la décision que le projet peut être réalisé ou non. Je ne vois pas ce que cette commission va apprendre de nouveau au gouvernement. Nous savons déjà que la construction est possible. Quant aux avantages commerciaux, l'on admet que le Canal développera trois millions de forces hydrauliques, dont le débit à $10 la force donnera un revenu de trente millions. Réduisons de cinquante pour cent si l'on veut et il reste encore quinze millions, beaucoup plus qu'il ne faut pour payer le coût d'intérêt de l'entreprise.

"Une commission! Pensez-vous qu'une commission eût conseillé la construction du Canadien Pacifique alors que tant d'hommes de réputation soutenaient qu'il ne payerait jamais ses dépenses! Sir John ne l'a pas moins construit et c'est ce qui contribuera le plus à perpétuer sa mémoire. La crise financière! Mais n'est-ce pas au milieu d'une crise qu'on a construit le Canadien Pacifique et n'est-ce pas le Canadien Pacifique qui a en grande partie assuré l'avenir agricole et industriel du pays?

"J'ai fait de la politique toute ma vie et je sais ce que c'est que la politique. Or pour réussir avec les politiciens, l'essentiel est de les convaincre des avantages qu'ils peuvent retirer de ce qu'on leur demande. Le gouvernement doute-t-il de l'intérêt qu'il y a pour lui de construire ce canal de la Baie Georgienne? Qu'il écoute alors l'opinion quasi unanime du pays et il n'hésitera pas davantage. (Applaudissements).

"Je dis que cette question n'en est pas une qui inté-

vous plus particulièrement une partie du pays qu'une autre, et je ne suis pas ici parce que je vis dans la Vallée de l'Ottawa, mais je suis ici comme simple citoyen de ce pays, m'efforçant de démontrer que cette entreprise est dans le meilleur intérêt du Dominion."

M. White a été l'objet d'une véritable ovation quand il a repris son siège.

M. P. M. DRAPER. Ce fut ensuite le tour du président du Congrès des Métiers et du Travail du Canada d'exprimer ses vues, ce qu'il fit dans les termes qui suivent:

"Monsieur le ministre, je désire exprimer tout le plaisir que je ressens en acceptant l'invitation qui m'a été faite de faire partie de cette délégation si représentative, et cela en ma qualité de représentant du Congrès des Métiers et du Travail du Canada. Je vous dirai que cette organisation se recrute de 100,000 ouvriers habiles de l'Ouest et de l'Est, tous hommes qui s'attendent de bénéficier grandement de cette vaste entreprise nationale. J'ai le droit de vous assurer que les ouvriers organisés sont favorables à tout projet qui peut développer le Canada.

"Comme vous l'ont déclaré les messieurs qui m'ont précédé, nous qui sommes nés et qui avons été élevés sur les rives de l'Ottawa avons espéré depuis longtemps que quelque chose de tangible et de réel serait accompli touchant la construction de cette grande route maritime.

"Je puis vous dire que tout artisan ou ouvrier canadien est sympathique, et qu'il donnera son entier appui à toute entreprise qui fera notre pays plus grand et plus prospère, parce que nous sommes assurés que la réalisation de ce projet donnera de l'emploi au peuple de ce grand Dominion.

"Et quand les travaux commenceront, nous avons confiance que vous verrez à ce que la clause du salaire équitable sera respectée et que le travailleur canadien sera employé autant que possible, de préférence à tout autre." (Applaudissements).

M. A. P. FRIGON clôt la *série* des discours en parlant au nom de la Commission spéciale de la Chambre qui a organisé tout ce mouvement:

"Ce m'est un grand plaisir que ce soit maintenant mon devoir de présenter au gouvernement les centaines et les centaines de résolutions des municipalités, des corps publics et des associations ouvrières de ce pays, approuvant la résolution votée le 29 décembre 1913 par la Chambre de Commerce, résolution dans laquelle il était dit:

"Attendu que la nécessité de la construction du Canal de la Baie Georgienne est si évidente qu'aucun autre argument en sa faveur soit d'aucune utilité, que le Canal devrait être construit immédiatement, et que nous protestons contre toute mesure qui retarderait la réalisation de ce grand projet national.

"Ainsi, je ne désire pas prendre plus de votre temps pour vous exposer d'autres raisons en faveur de la construction de cette route nationale qui sera — cela doit tenir au coeur du ministre de la Milice — une route militaire et LA SEULE ROUTE ENTIEREMENT CANADIENNE VERS L'OUEST. Je veux seulement prendre note de la déclaration du ministre des Travaux publics, qui le 28 mai 1913, déclarait sur le parquet de la Chambre, ici même, que le gouvernement avait sur le Canal georgien tous les renseignements aussi complets qu'un ingénieur peut les fournir au pays. Je veux aussi rappeler à l'honorable ministre sa déclaration du 28 février dernier que la vente d'un million de chevaux-vapeur qui seront développés par le Canal pourrait payer le montant total de l'intérêt



M. SANDFORD EVANS,
Président de la Commission du Canal de la Baie Georgienne.

du coût de cette entreprise et nous ne devons pas oublier que M. W. F. Tye, ancien président de la Canadian Society of Civil Engineers et l'un des plus grands experts en la matière, dit qu'il estime que l'Ottawa et ses tributaires donneront 2 millions de chevaux-vapeur.

"Nous espérons qu'en face de ces déclarations du gouvernement qu'aucune autre commission ne serait nommée et que dès cette session, cette grande entreprise serait commencée; mais une commission a été créée, et nous efforcerons de faire un devoir à la Ligue du Canal de la Baie Georgienne, qui vient d'être formée, de fournir à la commission tous les renseignements pour qu'elle puisse faire son rapport, sans retard, pour que les travaux soient commencés immédiatement dans la section de la Rivière aux Français, en même temps que du côté de Montréal.

"Cette démonstration que je pourrais qualifier monstre qui remplit cette enceinte à sa capacité, je veux faire remarquer à l'honorable ministre qu'elle se compose des citoyens de tout le Canada, assez convaincus de l'importance nationale du projet du canal georgien, pour perdre toute une journée de travail en mettant de côté toutes leurs occupations afin de venir affirmer leur opinion devant le gouvernement même, et pour mieux démontrer la conviction de ces délégués j'ai la satisfaction de déclarer que chacun de ceux qui nous accompagnent a payé toutes ses dépenses. Je mentionne ce fait pour permettre au ministre de faire une comparaison avec d'autres délégations qui sont venues ici il y a quelque temps.

"Le gouvernement peut être assuré que la nouvelle organisation qu'est la LIGUE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE, formée pour continuer l'oeuvre entreprise par la Chambre de Commerce de Montréal et la "Fédération des Boards of Trade and Municipalities" de l'Ontario ne restera pas inactive; qu'elle travaillera à créer un mouvement qui s'étendra à tout le Canada, mouvement qui permettra au gouvernement de résister à toute opposition d'où qu'elle vienne, de notre [redacted] ou des Etats-Unis qui sont si anxieux de priver le Canada d'une grande route qui lui appartienne exclusivement, pour relier l'est et l'ouest.

"Nous nous efforcerons de donner à ce mouvement toute l'ampleur possible, pour que tout Canadien, à quelque race ou croyance, ou parti politique, qu'il appartienne puisse y entrer; nous travaillerons pour que tout Canadien mette de côté ses intérêts de clocher et sa jalousie, afin de se dévouer entièrement de tout son coeur au succès de ce grand projet du Canal de la Baie Georgienne, qui sera d'un si grand avantage pour tout le Canada." (Applaudissements).

Et M. Frigon remit à l'hon. Rodgers un portefeuille gonflé de résolutions favorables à l'exécution immédiate de cette entreprise.

* * *

L'HON. ROBERT ROGERS se lève enfin pour répondre à la délégation. Les mille et quelques cents délégués qui se pressent dans l'enceinte parlementaire se préparent à écouter attentivement les déclarations ministérielles. Les uns, ils sont bien peu nombreux, s'attendent que le ministre impressionné par une aussi grande manifestation, va dire un oui formel, tandis que d'autres, la majorité, s'attendent à la réponse du représentant du gou- [redacted]

"M. Coderre, M. le maire Martin, messieurs, dit l'hon. Rogers, permettez-moi, d'abord, de vous exprimer mes sentiments de profond regret, de l'absence du Premier-Ministre, qui n'a pu être présent ici aujourd'hui pour recevoir une aussi considérable et importante délégation. Néanmoins, laissez-moi vous dire que les opinions et les représentations que vous venez d'exposer si clairement et de façon aussi concise à nos collègues et à moi seront présentées au premier ministre dans tous leurs détails aussitôt qu'il sera de retour.

"Maintenant, Messieurs, Son Honneur le Maire de Montréal a bien dit que la construction d'une route maritime reliant le Lac Supérieur aux ports de l'Est, est indubitablement une entreprise qui devrait engager l'attention et la considération de tout bon citoyen de notre pays. (Appl.) C'est vrai que comme Canadiens nous avons dépensé dans le passé de fortes sommes d'argent pour le développement de nos canaux; c'est vrai qu'aujourd'hui nous dépensons encore beaucoup d'argent pour agrandir le canal Welland, une entreprise qui, dans mon humble opinion, est nécessaire pour l'expansion du commerce de nos ports intérieurs pour relier l'ouest canadien aux grandes villes comme Toronto, Hamilton et autres.

"Maintenant, M. le président et Messieurs, c'est le cas et c'est vrai ce que dit mon ami M. Allen de Port Arthur et Fort William, que nous sommes dans une position désavantageuse par le fait qu'une partie considérable de notre trafic d'exportation est détournée dans les canaux américains. J'ai suivi attentivement les chiffres donnés par M. Allen, et je les crois corrects, mais, monsieur, s'ils sont exacts, il ne faut l'attribuer à aucun avantage que les Américains possèdent sur nous en ce qui concerne leur système de canaux, parce nous savons tous que le Canal Erié entre Buffalo et New York ne possède pas d'avantages plus grands comme moyen de transport que notre présent canal entre ce même point et la Cité de Montréal, par exemple. Mais, monsieur, malheureusement, notre trafic de grain a été détourné à Buffalo, état de choses dont il faut tenir les chemins de fer canadiens responsables; notre grain est détourné à Buffalo et non dans le Canal Erié, mais par les chemins de fer qui se font une rude concurrence entre ce point et New-York. En conséquence nous devons faire une pression sur nos compagnies de chemins de fer, pour les rappeler à la notion de leurs devoirs et de leurs responsabilités, en prenant les moyens de faire face aux exigences du trafic aussi bien que nos amis les Américains dans ces endroits, et non en laissant détourner ce trafic au bénéfice des canaux américains, et au détriment des routes canadiennes et du peuple canadien.

"M. le président et messieurs, vous avez insisté auprès du gouvernement pour lui conseiller d'entreprendre immédiatement le Canal de la Baie Georgienne. Ceci représente une entreprise nationale additionnelle pour le peuple du Canada, une entreprise qui a été considérée dans le passé; et c'est vous dire que cette question a été amplement discutée dans l'enceinte de ces quatre murs. Ceux d'entre vous qui supportent si fortement la cause du canal georgien ont eu la bonne fortune d'avoir dans cette Chambre pendant plusieurs années un champion dévoué dans la personne de mon bon ami M. White, qui n'a jamais perdu une occasion de dire au peuple canadien les avan-

tages qui résulteront de la construction de cette route. Et laissez-moi vous dire qu'il a présenté les faits et les chiffres de la manière la plus compréhensive possible à chaque session depuis que je siège dans ce Parlement, et je comprends comme dans les occasions précédentes. Ainsi la question n'est pas nouvelle pour le gouvernement, c'est pourquoi je vous dirai que peu de questions, s'il y en a, ont engagé une plus sérieuse attention de la part du gouvernement actuel que la proposition que vous soumettez aujourd'hui. Le gouvernement n'a pas encore apposé le sceau de son approbation pour commencer cette entreprise pour la raison que nous considérons de notre devoir de nous procurer les renseignements les plus complets avant d'imposer cette entreprise au pays. Il est vrai que nous avons eu les rapports les plus détaillés au point de vue de génie civil, mais il est également vrai que nous n'avons pas un seul rapport au point de vue économique.

"Ce que nous n'ignorons pas de la construction de nos canaux, comme entreprise nationale, c'est que dans le passé, on s'est trop hâté au commencement, ce qui fut cause que de lourdes pertes ont été faites. A , et évènement en face de grandes et lourdes responsabilités dans lesquelles le gouvernement est engagée cette année nous croyons que c'est employer le temps dans l'intérêt public du Dominion que de prendre l'avantage d'avoir une commission qui donnera sa plus sérieuse considération au côté économique de cette entreprise, et nous avons pris le plus grand soin possible dans le choix de cette commission et je suis certain que les messieurs qui composent cette commission sont tels qu'ils commandent la confiance de tous les citoyens du Canada; ce sont des hommes qui entreprendront la construction de ces grands travaux de façon à mériter la confiance du pays, et ils seront capables de présenter au gouvernement un rapport qui, je suis certain, satisfera tous les citoyens de toutes les parties du Dominion, parce que vous savez que les opinions sont partagées sur cette grande entreprise — comme pour tout projet nous sommes exposés d'avoir des opinions partagées.

"Laissez-moi vous dire que la demande que vous venez d'exposer avec tant de force et de clarté aujourd'hui sera aussi soumise à la commission, et je suis heureux d'apprendre qu'une nouvelle organisation vient d'être formée et j'espère que les membres sauront profiter de l'occasion pour faire part à la commission de vos vues sur ce projet.

"C'est vrai que le Canal de la Baie Georgienne a ses avantages sous bien des rapports; c'est vrai, comme il a été dit aujourd'hui, qu'il va raccourcir de 800 milles la route entre le Lac Supérieur et les ports océaniques. Ceci est suffisant pour fixer la considération la plus sérieuse du gouvernement. En outre de cela, nous aurions, par la construction du Canal, une route traversant en territoire canadien entièrement libre des atteintes des Américains, et qu'il sera l'occasion du développement d'un nombre considérable de chevaux-vapeur, qui d'après les estimés qui m'ont été fournis, pourraient par eux-mêmes être suffisants pour rencontrer les intérêts du coût de cette entreprise. (Longs applaudissements).

"Ainsi de ces points de vues et d'autres encore il y a beaucoup d'avantages à considérer dans cette entreprise, et vous pouvez être assurés que la commission, telle que nommée, considérera tous ces divers points, et quand le gouvernement recevra le rapport de la commission, vous pourrez compter que le gouvernement agira selon les mérites de ce rapport et dans son opinion telle action devra mériter la confiance et le support et l'approbation de tous les citoyens de toutes les parties du Canada, parce que dans mon opinion la note que vous avez donnée si bien



M. EDOUARD GOHIER,
Membre de la Commission du Canal de la Baie Georgienne.

aujourd'hui représente bien les vues du gouvernement [illegible]

"Je reconnais et nous n'avons pas d'hésitation à adhérer à notre politique et à notre opinion qui est de conserver le trafic canadien aux Canadiens, et cette politique nous avons l'intention de la poursuivre dans l'avenir autant qu'il sera dans notre plus grand pouvoir de le faire." (Longs applaudissements).

Pour les délégués anglais qui nous accompagnèrent nous reproduisons en anglais le texte sténographié de la réponse de l'hon. Rogers.

HON. MR. ROGERS, on rising to reply, was received with enthusiastic applause; Mr. Coderre, Mayor Martin, and Gentlemen: Permit me, in the first place, to express my feelings of deepest regret, in that the Prime Minister has been unable to be present here today to receive this large and important delegation. Nevertheless, let me say to you that the views and the representations which you

have so clearly and so concisely made to my colleagues and myself will be presented to the Prime Minister in every detail immediately that he returns to his office.

Now gentlemen, His Worship the Mayor of Montreal has well said that the construction of the deep waterways connecting Lake Superior with our Eastern ports, is undoubtedly a work which should engage the attention and consideration of every good citizen of our Dominion of Canada. (App.) It is true that as Canadians we have spent in the past very large sums of money in connection with the devlopment of our canal systems — it is true that we are today spending a considerable sum in connection with the further development of the Welland Canal, a work which in my humble judgment is necessary for the development of our inland trade, of inland ports as connecting Western Canada with the great cities of Toronto and Hamilton and elsewhere.

Now Mr. Chairman and Gentlemen, while this is the case and while true what my friend Mr. Allan from Port Arthur and Fort William has stated here today,in that we are presented with the unfortunate position that a large amount of our trade is diverted to American channels, I followed closely the figures given by Mr. Allan and I believe them to be substantially corect, but sir, if they are correct, it is not to be charged to any advantage which our American neighbours posses over the Canadian people in respect to their canal system, because we all know that the Erie Canal between Buffalo and New York possesses no greater advantages in the way of transportation than our present canal between the same point and the City of Montreal, for example. But sir, unfortunately our grain trade has been diverted at Buffalo and a condition of affairs, which in a measure at all events should be charged against our railway systems in Canada, because if our grain is diverted into Buffalo it is not diverted in the Erie Canal in large quantities, but by the railway systems which are competing largely between that point and New York. Therefore, we have to press upon our railway corporations their duty and their responsibility to see that they will meet the traffic as represented by our American friends at those points, and not to allow the diversion of our trade into American channels, but to keep it for the benefit of Canadian routes and Canadian people. Now, Mr. Chairman and gentlemen, you have pressed upon the Government the advisability of the immediate undertaking of the construction of the Georgian Bay Canal. This it is true presents and additional national undertaking to the people of Canada, one which has been considered in the part, for I may say to you that the discussion of this canal is not new, within the four walls of this Chamber. Those of you who hold the strong views which you apparently do, have had the good fortune to have in this House for some years a trusted champion of that undertaking in the person of my good friend Mr. White, (Applause), who has never lost an occasion to present to the people of Canada the advantages to be derived from the construction of this route. And let me say that he has presented the facts and the figures in the most comprehensive manner every session since I have been in this Parliament, and I understand on occasions previous as well. So the question is not new to us or to the Government, for I want to say that few questions, if any, engaged more earnest and more careful consideration of the Government of the day than the propositions which you are pressing on us now. And while it is true the Government have not up to the present placed the seal of approval on the commencement of this undertaking for the reason that we deem it our duty to have the most full and complete information at our disposal, and before us for our consideration, before we should undertake to commit the country to the undertaking. It is true we have had the most complete reports, as far as the engineering features are concerned, but sir, it is equally true we have not had any repost in respect to the commercial feasibilty of the undertaking. Now sir, we all know that in the building of our canals, as in the building of all other national undertakings in the past, too much haste has been made in the beginning, which has resulted in considerable loss, and in view of the great and heavy responsibilities which the Government of the day have for this year at all events, we felt it would be time well spent and in the interests of the public of this Dominion, that we should take the advantage of having a commission which would give the most careful consideration to the commercial feasibility of this undertaking, and we have taken the greatest possible care in the selection of that commission, and I am sure the names on that commission are such as will commend themselves to the confidence of the people of the Dominion — they are men who will undertake the construction of that great work in a way that will merit the confidence of the people, and they will be able to present to the Governement a report which I am sure will also merit the confidence and consideration of the people in all parts of our Dominion, for it is true there are divided opinions in respect to this great undertaking — like every project, we are bound to have divided opinions. — But let me say this that the presentation of the case which you have so forcibly and clearly made today, will also be placed before that commission, and I am pleased to learn of the organization that was formed this morning and hope that the membres will avail themselves of the opportunity of pressing upon that commission your views in regard to this undertaking. It is true that the Georgian Bay Canal has its great advantages in many respects — it is true, — as well stated today, it will shorten the route between Lake Superior and the Ocean ports by 300 miles. This, in itself, is sufficient to call from the Government earnest and careful consideration. In addition to this, we would have, through the cons-

truction of the Canal, a route in Canadian territory entirely free from all American entanglements, and an opportunity for the development of a very large amount of power, which, according to estimates that I have had made, would, in itself, probably be sufficient to meet the interest on the cost of this undertaking. (Loud Applause). So that from these and other points there are many advantages in the consideration of this great undertaking, and you can depend upon it that the commission, as appointed, will fully and completely consider all the points involved, and when the Government receives the report of that commission you can depend it will be acted upon according to its merits and in its belief that such action will merit the confidence, and support, and endorsation of all the citizens of all parts of Canada, for in my belief the note you have sounded so well today represents the views of the present Government — I acknowledged that — and we have no hesitation in adhering to our policy and belief that Canadian trade should be preserved to Canadians, and this policy we intend to pursue in the future, to the fullest extent of our power. (Loud applause).

M. ADELARD FORTIER, avant de prendre congé de l'hon. Rogers et de ses collègues ajoute quelques mots pour les remercier de ses remarques, et pour exprimer l'espoir que la prochaine occasion de notre présence à Ottawa sera pour remercier le gouvernement d'avoir commencé les travaux de cette grande entreprise. (Applaudissements).

Puis la délégation se retire.

* * *

LA COMMISSION DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

L'étendue du travail qu'on lui demande de faire. — Dix-huit questions à étudier.

L'hon. Rogers ayant longuement parlé dans sa réponse aux délégués de la Commission du Canal de la Baie Georgienne que le gouvernement a nommée en mars dernier, il est intéressant de connaître le travail qui lui a été imposé de faire en vue d'éclairer le gouvernement sur cette question.

Nous reproduisons à cette fin le texte de l'Arrêté ministériel en date du 28 mars 1914. —

" William Sanford Evans, Winnipeg, agent financier; Frank Stephen Meighen, de Montréal, gérant, et Edouard Gohier, de Saint-Laurent, marchand; Commissaires pour s'enquérir et faire rapport au sujet de la construction projetée d'une voie de communication intérieure par eau profonde pour le service des vaisseaux des grands lacs depuis la baie Georgienne, dans la province d'Ontario, jusqu'au port de Montréal, dans la province de Québec, au point de vue de ses possibilités commerciales et des avantages nationaux qui découleraient d'une telle voie de communication, et, avec cet objet, en vue, s'enquérir et prendre en considération les questions suivantes:

1.—Une étude du problème du transport relativement à la voie projetée de communication par eau; jusqu'à quel point elle peut contribuer au développement des ressources du pays.

2.—Les avantages d'une grande voie de communication par eau depuis les lacs jusqu'à la mer, ouverte aux plus grands vaisseaux sur les lacs; la possibilité que ces vaisseaux naviguent sur ces voies d'eau, et l'influence sur les prix de transport, principalement sur les denrées à bas prix que le pays produit.

3.—La concurence que cette communication par eau ferait aux voies ferrées: l'effet sur les chemins de fer par la création de nouvelles industries, vu le prix modique du fret



LE LIEUT. COL. MEIGHEN,
Membre de la Commission du Canal de la Baie Georgienne.

qui ne peut être transporté par voie ferrée, créant ainsi un développement dans les industries, et une augmentation de la population, et une demande pour une meilleure qualité de fret cherchant le transport par rail.

4.—Le volume probable du trafic disponible à cause des avantages naturels de cette communication par eau, qui serait la plus courte et la plus profonde depuis la tête des grands lacs jusqu'à la mer pour les plus grands vaisseaux des lacs, et la longueur probable de la saison de navigation par cette voie de communication par eau.

5.—Trafic des grands lacs; comment il atteint la mer. Le pourcentage du trafic canadien passant par les ports des Etats-Unis, et les causes de cette déviation.

6.—Transport sur les lacs et les taux obtenus; les taux lac et rail comparés aux taux par rail seulement; aussi une

comparaison entre la route projetée du canal des navires de la baie Georgienne et toutes les lignes rivales en existence, et en voie de construction et leur capacité; le coût comparatif de transport par tonne, mille, rail, lac et rail, et entièrement par eau.

7.—Un parallèle entre le volume du trafic qui pourrait être transporté par eau et celui qui pourrait l'être par voie ferrée durant la même période. Les avantages économiques probables d'une telle voie de communication par eau.

8.—La situation du Nord-Ouest; Fort-William et Port-Arthur étant le point objectif de toutes les lignes traversant la zone du blé. Comment pourrait être améliorée la situation à la tête des lacs; est-ce qu'une voie de communication entièrement pour les gros vaisseaux des lacs, serait le complément naturel des voies de communication par eau et des voies ferrées actuelles?

9.—La situation des voies fluviales existantes et projetées viâ Galveston; quelle serait leur influence relativement au détournement du trafic de la route des lacs et du Saint-Laurent. Son effet sur le mouvement du trafic par l'ouverture des routes de la Baie d'Hudson, du Pacifique et du Panama.

10.—Les conditions existantes sur les rives de l'Atlantique, au Canada et aux Etats-Unis, au sujet de la manière de disposer du trafic et des taux d'assurance maritime.

11.—Commerce international. La facilité du commerce entre les provinces. Le Nord-Ouest approvisionnent de blé, à un taux de transport moins élevé, les provinces d'Ontario, Québec et les Provinces Maritimes; Ontario et Québec fournissent en retour les produits de leurs manufactures, tandis qu'il leur serait peut-être possible à la Nouvelle-Ecosse de fournir la houille à quelques endroits d'Ontario à un taux de fret moindre que celui qu'il en coûte actuellement pour le faire venir des Etats-Unis, épargnant ainsi des sommes considérables au pays.

12.—L'industrie du fer et autres ressources minérales; la voie de communication par eau profonde comme facteur de leur développement.

13.—L'industrie de la pâte de bois et la possibilité de son développement.

14.—La tendance de fabriquer à la source d'approvisionnement; les possibilités sur la route de la voie de communication par eau où la matière première, qui ne peut être transportée par voie ferrée à bas prix, est facile à obtenir. Le développement facile de vastes forces hydrauliques aux barrages, pour des fins industrielles.

15.—Le nouveau territoire ouvert dans le Nord-Ouest et les moyens de transporter plus tard le blé; le coût du transport du blé depuis les centres importants dans le Nord-Ouest jusqu'à la tête des lacs;

16.—L'entreposage à la tête des lacs, et les ports maritimes; l'étendue de tête de ligne nécessaire.

17.—Les marchés, statistiques générales, historique des canaux profonds; leur développement commercial.

18.—D'une manière générale, les possibilités commerciales du projet de communication par eau.

LES DELEGUES QUI DE TOUTES LES PARTIES DU PAYS QUI SE RENDIRENT A OTTAWA LE 15 AVRIL.

Voici maintenant une liste forcément incomplète des délégués qui sont allés à Ottawa à la demande de la Chambre de Commerce.

Son Honneur le Maire de Montréal, M. Médéric Martin;
M. L. A. Lapointe, échevin de Montréal;
M. Duncan McDonald, Commissaire de la Cité;
M. Gordien Ménard, échevin de Mintréal;
M. Wilfrid Pauzé, échevin de Montréal;
M. J. B. St. Pierre, échevin de Montréal;
Dr. E. Dubeau, échevin de Montréal;
M. McDonald, échevin de Montréal;
M. Paul Emile Lamarche, député de Nicolet;
M. Adélard Fortier, Président de la Chambre de Commerce;
M. S. D. Joubert, 1er vice-président de la Ch. de Commerce;
M. Frank Pauzé, 2ème vice-président de la Ch. de Commerce;
M. Geo. Gonthier, Trésorier de la Chambre de Commerce;
M. W. U. Boivin, Secrétaire de la Chambre de Commerce;
M. A. P. Frigon, président de la commission spécile du canal de la Baie Georgienne;
M. J. O. Labrecque, Chambre de Commerce;
M. G. A. Monette, Chambre de Commerce;
M. Wm. StS. Pierre, Chambre de Commerce;
M. Napoléon Deschamps, Chambre de Commerce;
Dr. J. C. Poissant, Chambre de Commerce;
M. S. Robitaille, Chambre de Commerce;
M. Achille David, Chambre de Commerce;
M. Antoine Germain, Chambre de Commerce;
M. Henri Viau, Chambre de Commerce;
M. Frédéric C. Larivière, Chambre de Commerce;
M. J. O. Gareau, Chambre de Commerce;
M. L. C. de Tonnancour, Chambre de Commerce;
M. Jos. Lamoureux, Chambre de Commerce;
M. Léo Doyon, Chambre de Commerce;
M. Joseph Elie, échevin, Chambre de Commerce;
M. Roch Montbriant, Chambre Commerce;
M. Ludger Gravel, Chambre de Commerce; et Prés. des Artisans;
M. J. B. Gratton, Chambre de Commerce;
M. T. A. Gauthier, Chambre de Commerce;
M. O. Lemire, Chambre de Commerce;
M. Arthur Lemont, Chambre de Commerce;
M. Guy Boyer, Maire de Senneville;
M. Gédéon Ménard;
M. Arthur Lamarre;

M. Ernest Lapointe, député de Kamouraska;
M. L. J. Gauthier, député de St. Hyacinthe;
M. Paul Joubert,
M. Alexandre [redacted]
M. Robert Ryan, Trois-Rivières;
M. Eugène Dagenais, Sault-au-Récollet;
M. Philias Archambault Sault-au-Récollet;
M. Stanislas Dagenais, Sault-au-Récollet;
M. Willie Godchilds, Sault-au-Récollet;
M. Israël Charbonneau, Sault-au-Récollet;
Docteur Pageau, St-Michel de Laval;
M. Napoléon Martineau, St. Léonard de Port Maurice;
M. Napoléon Gagnon, St. Léonard de Port Maurice;
M. W. Bastien, St. Léonard de Port Maurice;
M. H. Vanier, St. Léonard de Port Maurice;
M. M. Delorme, St. Léonard de Port Maurice;
M. Onésime Dagenais, St Léonard de Port Maurice;
M. T. J. Payette, St. Léonard de Port Maurice;
M. Ernest Meunier, St. Léonard de Port Maurice;
M. Onésime Pageau, St. Michel deLaval;
M. A. Aubry;
M. Amédée Monet, délégué de la jeunesse libérale de Montréal;
M. J. L. H. Marcil, Chambre de Commerce;
M. Alex. Brillon, Chambre de Commerce;
M. S. D. Vallières;
M. Gustave des TroisMaisons, Chambre de Commerce;
M. T. R. Walker, Board of Trade;
M. A. Mathieu, club ouvrier St. Jean-Baptiste;
M. M. Renaud, club ouvrier St. Jean-Baptiste;
M. G. R. Brunet, Conseil des Métiers et du Travail;
M. J. T. Foster, Conseil des Métiers et du Travail;
M. Ovide Proulx, conseil central forestier ouvrier;
M. Joseph Renaud;
M. Jos. Olivier;
M. J. Bte. Dubois;
M. Alex. Castonguay;
M. J. A. Jetté;
M. Achille Latreille, Union des tailleurs de pierre;
M. Edmond Ladouceur, maire de la Pointe-aux-Trembles;
M. Emile McDuff, échevin de la Pointe-aux-Trembles;
M. Léon Rolland, de la Cie J. B. Rolland et Fils;
M. Arthur Primeau;
M. Abondius Galarneau;
M. Arthur Desroches;
M. Arthur Vinet, échevin Pointe-ux-Trembles;
M. Ephrem Robert, échevin, Pointe-aux-Trembles;
M. H. Corbeil, échevin, Pointe-aux-Trembles;
M. J. B. M. Dufresne, Chambre de Commerce;
M. O. Pelletier;
M. Emery Primeau;
M. E. A. Pigeon;
M. J. Bte. David;
M. Emile Larivière;
M. G. C. Savage;
M. J. B. Roy;
M. Fred. Bévenace;
M. H. M. Payette;
M. Jos. Monette;
M. L. G. Lortie, échevin Sault-au-Récollet;
M. Alphonse Derome, Prés. Comm. Scolaire, — Sault-au-Récollet;
M. Joseph Larivière,Sault-aux-Récollets;
M. Gustave Dagenais, Sault-aux-Récollets;
M. J. A. Cadieux, Sault-aux-Récollets;
M. Proser Charlebois, Sault-ux-Récollets;
M. Amédée Lemire, Sault-aux-Récollets;
M. Adolphe Cadieux, Sault-auxRécollets;
M. Emery Lafrance, Sault-aux-Récollets;
M. Bernard Bergeron, Sault-aux-Récollets;
M. Joseph A. Vaillancourt, Sault-aux-Récollets;
M. Emile A. L'Espérance;
M. E. L. Ethier;
M. L'Archevêque, Sault-aux-Récollets;
M. W. S. Bean;
M. G. B. Anthony;
M. Wilfrid Cadieux;
M. Toussaint Larivière, Sault-aux-Récollets;
M. Alfred Grenier, Maisonneuve;
M. Oscar Marchand, Chambre de Commerce;
M. A. Beaudoin;
M. H. Dufort;
M. Alphonse Brunelle, maire de Chambly;
M. Joseph A. Marcille, conseiller — Chambly;
M. Emile Lapalme, conseiller Chambly;
M. Joseph Duval, du club Lemieux;
M. Napoléon Séguin, député provincial du club Lemieux;
M. Avila Tremblay, Hochelaga;
M. Télesphore Pageau, Hochelaga;
M. U. Marchand. Hochelaga;
M. A. Lemay, Maisonneuve;
M. A. G. Hébert, Maisonneuve;
M. Emile Pageau, Hochelaga;
M. P. Beauchamp, Hochelaga;
M. J. C. Fleury, président du club ouvrier;
M. J. R. Léonard, avocat;
M. Edouard Montpetit, avocat;
M. James Robert, Ste. Rose;
M. Doris Brunet, Ste. Rose;
M. Félix Labelle, Ste. Rose;
M. Oscar Coutlée, Ste. Rose;
M. A. E. Garth, Ste. Thérèse;
M. Benjamin Frigon. Ste. Thérèse;
M. Hector Frigon, Ste. Thérèse;
M. Rosario Chagnon;
M. A. T. A. Chagnon;
M. Ludger Archambault;
M. Benjamin Lavallée;
M. J. E. Lafrance;
M. J. L. Soucy;

M. J. G. Papillon;
M. Wilfrid Brouillet;
M. Albert Moquin;
M. J. A. Vaillant;
M. Damase Beauregard, St. Hyacinthe;
M. Wm. Fenwick, Maisonneuve;
M. Edmond Ouellette, Ste-Scholasti[illegible]
M. J. A. Francoeur, gérant du "Crédit National";
M. Jos. Bissonnette;
M. Albert Riche;
M. Adolphe Lépine;
M. Julien Therrien, échevin;
M. J. J. Murphy;
M. J. A. Côté, Chambre de Commerce;
M. U. P. Boucher, I. C. Chambre de Commerce;
M. P. Massicote, Chambre de Commerce;
M. C. J. Béland, Chambre de Commerce;
M. R. Brosseau, Chambre de Commerce;
Capt. L. A. Demers, Chambre de Commerce;
M. A. Bernier;
M. R. Lanctot, député de Laprairie;
M. G. S. Guay;
M. A. E. Garth;
M. J. E. Brunet, "Le Canada";
M. D. McCallum;
M. J. H. Leboeuf, maire de Ville St. Pierre;
M. C. E. R. Fortier;
M. O. Groulx;
M. G. Pilon;
M. U. Gogie;
M. A. Leblanc, Union des maçons de Montréal;
M. A. D. Daoust, maire de l'Ile Perrot;
M. J. Leduc, Ile Perrot;
M. G. Daoust, Ile Perrot;
M. H. Bergeron, Ile Perrot;
M. R. Daoust, Ile Perrot;
M. R. Lalonde, Ile Perrot;
M. G. Danis;
M. J. A. Danis;
M. O. Legault, Ile Perrot;
M. C. Arcand, maire de St. Athanase;
M. H. Morin, président société d'agriculture, St. Hyacinthe;
M. A. Godin, maire N.-D. de St. Hyacinthe;
M. R. Lavigne, St. Hyacinthe;
M. U. Girard;
M. J. A. Giard, St. Hyacinthe;
M. J. O. Lévesque;
M. A. Quintal;
M. O. Geoffrion;
M. G. Geoffrion;
M. R. Levac;
M. J. E. L'Heureux;
M. J. O. Gagnon;
M. A. Lecours;
M. P. Contant, maire d'Iberville;
M. H. Bourgie, maire de Beauharnois;
M. J. B. Roy, conseiller, Beauharnois;
M. G. Lafontaine, Montreal;
M. A. Rinfret, Montréal;
M. A. Lavoie, Montréal;
M. J. Cantin, Montréal;
M. D. Collette, Montréal;
M. A. Picard, Montréal;
M. G. Leduc, maire de St. Louis de Gonzague;
M. A. Montpetit, St. Louis de Gonzague;
M. A. Brisson, St. Louis de Gonzague;
M. A. Daoust, St. Louis de Gonzague;
M. J. S. Simon, St. Louis de Gonzague;
M. R. S. Simard, Montréal;
M. R. A. Grant, Alautècle;
M. M. J. Courbelle, Alauticle;
M. R. M. Richer, Pontiac;
M. J. S. May;
M. Grayham, North Bay;
M. A. G. Davy, North Bay;
M. H Shepherd, North Bay;
M. J. M. McGarry, North Bay;
M. Magee;
M. H. A. Day, Ottawa;
M. Ross, Ottawa;
M. R. G. Roberston, Carlton., President of Board of Trade;
M. R.G. Crane, Ottawa;
M. Riddel,
M. J. M. A. Leclerc, Sorel;
M. E. Paradis, Ottawa;
M. J. A. Brais, Chambre de Commerce de Montréal;
M. J. O. Deslauriers, Hull;
M. J. P. Leclerc, Montréal;
M. P. Lamy, Montréal;
M. Lavigne, Montréal;
M. J. M. Paré, Montréal;
M. H. Viau, maire de Masson, comté Labelle;
M. J. Dugal, dél. de Masson, comté Labelle;
M. X. Lahaie, délégué de Masson, comté de Labelle;
M. M. J. A. David, délégué de Masson, comté de Labelle;
M. Y. Charron, délégué de Masson, comté de Labelle;
M. A. Montreuil, délégué de Masson, comté de Labelle;
M. H. Tétreault, Papineauville;
M. O. Bélanger, Papineauville;
M. Lavoie, maire de Plaisance;
M. Jos. Bourque, maire de Hull;
M. Pierre Gravel, Montréal;
M. P. Lamy;
M. T. Boulon;
M. E.G. Tucker, Clarence;
M. W. D. Tucker, Clarence;
M. E. Wilson, Clarence;
M. Jos Filiatrault, Chambre de Commerce de Montréal;

M. E Aubry, maire de MontaBello;
M. O. Quesnel;
M. le Curé Chamberland, Montebello;
M. le Curé Guillaume, Chenneville;
M. Bonneville, maire de Thurso;
M. le Préfet J. Gagnon, Thurso;
Dr Paul de Guise, Montréal;
M. Stanislas Labelle, St. Martin;
M. Grégoire Léveillé, Ste. Rose;
M. J. A. Laporte, N.P., Ste-Rose;
Dr. H. Deschambault, maire de Ste. Thérèse;
M. Simon Cyr, Ste-Scholastique;
M. A. M. Pridham, Greenville, Ont;
M. L. C. Lefebvre, Greenville, Ont;
M. A. Laurin, Greenville, Ont;
M. A. Mondor, Fosset;
M. F. F. Aubry, maire de MontaBello;
M. Oscar Quesnel, MontaBello;
M. W. Lalonde, Fosset;
M. H. J. Tétreault, maire de Papineauville;
M. O. H. Gauthier, maire de Ste. Angélique;
M. G. Lavoie, maire de Plaisance;
M. C. B. Beauchamp, village Thurso;
M. G. B. Bonneville, maire de la paroisse de Thurso;
M. G. Gagnon, préfet du comté de Labelle, maire village Thurso;
M. G. T. Daoust, ex-Maire, — Masson;
M. J. Talbot, avocat, Buckingham;
M. Octave Brousseau, Masson;
M. G. A. Charette, Masson;
M. Isaie Charron, Masson;
M. F. Campeau, Ste-Rose-de-Lima;
M. Alf. Larivière, East Templeton;
M. Ernest Sabourin, East Templeton;
M. Edmond Mongeau, Masson;
M. P. Bélanger, Papineauville;
M. R. Bergeron, cercle Laval, Montréal;
M. Alfred Delorme, Montréal;
M. Auguste Jean, Montréal;
M. Alexis Lafrance, Montréal.
M. Ernest Jasmin, Montréal;
M. Médéric Déziel, Montréal;
M. W. H McCall, St-Joseph-du-Lac;
M. Charles Ladouceur, maire de St-Joseph-du-Lac;
Rév. R. Pelletier, curé de St-Joseph-du-Lac;
M. Hubert Gratton, Ste-Thérèse;
M. J. A. C. Ethier, député des Deux-Montagnes, Ste-Scholastique;
M. Henri Langlois, Ste-Scholastique;
M. G. N. Dumoulin, Ste-Scholastique;
M. Alex. Kemp, maire, Notre-Dame de Bonsecours;
M. Tom. Creighton, Standard Chemical Works, Fassett;
M. Sid. Stendford, Lumber Co., Fassett;
M. P. Young, Fassett;
M. Léon L. Raymond, Masson;
M. George R. Dugal, Masson;
Dr Hector Viau, maire de Masson;
M. J. T. Daoust, Masson;
M. Arthur Bochon, Masson;
M. Adrien Moncion, Masson;
M. Delphis Moncion, Notre-Dame du Loup;
M. Xavier Lahaie, Masson;
M. Napoléon Prud'homme, Thurso;
M. A. N. Parker, Rédacteur du "Buckingham Post";
M. M. H. Martin, Buckingham;
M. J. F. Higginson, Buckingham (maire);
M. L. R. Brown, Fassett;
M. Elias Lahaie, Angers;
Dr E. V. Désy, East Templeton.
M. N. Beauchamp, East Templeton.
M. Sévère Larose, East Templeton;
M. M. A. Bélanger, curé, East Templeton;
M. J. N. Cabana, Chambre de Commerce, Montréal;
M. Rod. Langlois, Chambre de Commerce, Montréal;
M. L. E. Gauthier, Chambre de Commerce, Montréal;
M. L. G. S. Morin, cité de Maisonneuve;
M. Oscar Dufresne, cité de Maisonneuve;
M. Candide Dufresne, cité de Maisonneuve;
M. Ralph. Locke, Montréal.
M. R. Wall, Montréal;
M. Arthur Simard, Chambre de Commerce, Montréal;
M. Alfred Lambert, Chambre de Commerce, Montréal;
M. J. C. G. Contant, Chambre de Commerce, Montréal;
M. A. Lamarche, Chambre de Commerce, Montréal;
M. H. P. Labelle, Chambre de Commerce, Montréal;
M. J. H. E. Pellerin, Chambre de Commerce Montréal;
M. C. E. Racine, Chambre de Commerce, Montréal;
M. C. A. Lefebre, Chambre de Commerce, Montréal;
M. Alex. Desmarteau, Chambre de Commerce, Montréal;
M. Geo. Foisy, Chambre de Commerce, Montréal;
M. P. G. Charlebois, Chambre de Commerce, Montréal;
M. Rémi Gohier, Chambre de Commerce, Montréal.
M. Jos. Bonhomme, Chambre de Commerce, Montréal;
M. E. Deniger, Chambre de Commerce, Montréal;
M. Rod. Carrière, Chambre de Commerce, Montréal;
M. Alex. Deschamps, Montréal;
M. Joseph Frigon, Montréal;
M. J. L. Charbonneau, Montréal;
M. Narcisse Lapointe échevin, Montréal;
M. Trefflé Bastien, échevin, Montréal;
M. Z. Senécal, Ahuntsic;
M. L. Trottier, Montréal;
M. L. C. Cartier, Montréal;
M. J. H. Beaulieu, Montréal;
M. J. O. Guimont, Montréal;
M. M. Périard, Montréal;
M. O. Pelletier, Montréal;
M. H. Corbeil, Montréal;

M. G. J. Papineau, ing. civil, Montréal;
Capt. R. Chevrier, préfet du comté de Ric[illegible]ieu;
M. A. Aubry, Montréal;
M. D. Lebel, Montréal;
M. A. Brien, Montréal;
M. A. Riopelle, Montréal;
M. Aimé Lemieux, Henryville;
M. Alfred Lemieux, Henryville;
M. C. G. Derome Montréal;
M. J. J. Milloy, Montréal;
M. H. P. Bruyère, Montréal;
M. David Lachaine, Montréal;
M. Rodrigue Leclaire, Montréal;
M. Joseph Gravel, Montréal;
M. W. Nuckle, Montréal;
CHAMBRE — Spécial 46
M. P. T. Pepin, Sault-aux-Recollets;
M. J. B. Barbeau, échevin de Montréal;
M. Jean Rochon, échevin de Montréal;
M. Louis Bouthillette, échevin de Montréal;
M. J. A. Fréchette, Conseil des Métiers et du Travail, Montréal;
M. V. Auger, Montréal;
M. J. A. T. Quesnel, Montréal;
M. L. H. Lazure, St-Rémi;
M. G. B. Bédard, maire du village de St-Rémi;
M. C. H. Lamarre, St-Rémi;
M. N. Marotte, St-Rémi;
M. B. Bédard, St-Rémi;
M. J. B. Riendeau, St-Rémi;
M. A. Boyer, St-Rémi;
M. O. D. Riendeau, St-Rémi;
M. P. Bédard, St-Rémi;
M. S. Boyer, St-Rémi, (maire de la paroisse);
M. J. A. Bertrand, Montréal;
M. Jos. Berthiaume, Montréal;
M. Jos. Beauvais, Montréal;
M. S. Coupal, St-Michel de Napierville;
M. Noé Pigeon, maire de St-Michel de Napierville;
M. H. Mongeau, St-Michel;
M. Albert Dechatelets, échevin, Sault-aux-Recollets;
M. A. A. Prieur, Sec.-Trés. Sault-aux-Récollets;
M. Octave Hussereault, St-Michel de Napierville;
M. O. Desjardins, Montréal;
M. Albert Labbé, Montréal;
M. J. V. A. Bousquet, Montréal;
M. A. Monet, Sault-au-Récollet;
M. Joseph Boyer, Sault-au-Récollet;
M. Louis Fortin, Sault-au-Récollet;
M. Alfred Guilbault, Sault-au-Récollet;
M. Alex. Binette, Montréal;
M. J. A. Pelland, Union internationale des ferblantiers-couvreurs, Local 116, Montréal;
M. Z. Pesant, maire de St-Michel de Laval;
M. Chs. Charbonneau, Sault-au-Récollet;
M. George Francoeur, Montréal;
M. C. S. Sarrault, Montréal;
M. L. E. Jalbert, Chambre de Commerce de Montréal;
M. A. Trudeau, Union des charpentiers-menuisiers, Montréal;
M. J. Gratton, Hull;
M. Oscar Gauthier, Hull;
M. J. B. Pharand, Hull;
M. J. E. Gravel, Prés. Ch. de Commerce de Hull;
M. H. A. Fortier, député de Labelle;
M. J. D. de Grandpré, avocat, Hull;
M. J. H. Paré, Hull;
M. H. Dupuis, Hull;
M. J. Dufresne, Hull;
M. J. A. Deslauriers, Hull;
M. C. E. Kennedy, Board of Trade de Prescott;
M. J. S. Henrichs, Ottawa;
M. D. B. Rochester, Ottawa;
M. James Scott, Winchester;
M. J. Greer, Winchester;
M. Joseph Renaud, Union des peintres, Montréal;
M. D. A. Dowd, Maire, Eardly Townships;
M. G. Parris, Eardly Townships;
M. F. X. Brazeau, Montréal;
M. J. R. Lacasse, Montréal;
M. John H. Thaw, North Bay;
M. G. H. Boyd, Montréal;
M. G. T. Philippe, Cumberland;
M. T. Pérent, Hull;
M. W. Warrant, Montréal;
M. Chagnon, avocat, Gaspé;
M. J. B. Lavigne, Montréal;
M. Abondius Gagnon, Montréal;
M. J. O. Déziel, Montréal;
Dr J. J. G[illegible]rtin, St-Joseph de Sorel;
M. D. Chevrier, St-Joseph de Sorel;
M. E. A. Lover, Ottawa;
M. Hugh Carson, Ottawa;
M. G. R. Gorgus, Ottawa;
M. H. M. Chamberlain, Ottawa;
M. M. Durant, Winchester;
M. J. Allan Smith, Campbell's Bay;
M. M. Dupuis, maire de Hull;
M. D. O. Laviolette, échevin de Hull;
M. F. B. Allan, Board of Trade de Port Arthur et de Fort William;
M. Napoléon Dandenault Montréal;
M. Duncan Campbell, Bristol (Pontiac).

LA DELEGATION ET L'OPINION DES JOURNAUX

Il est maintenant intéressant de relire ce que pensèrent les journaux de la délégation qui se porta à Ottawa pour demander la construction du Canal de la Baie Georgienne et en citant l'opinion de la *Presse*, de la *Patrie* et du *Canada*, nous croyons exprimer l'opinion générale des citoyens de toutes catégories.

* * *

La *Presse*, le 16 avril écrivait, après les déclarations de M. Rogers:

"Nous avions prévu qu'elle sortirait du sac à la première occasion, la "commercial feasibility" de la Baie Georgienne. Mais, naturellement, elle était d'avance rangée parmi les lieux communs et l'honorable M. Rogers, qui est un homme d'esprit, ne comptant guère sur cette menue monnaie pour enrichir la conversation.

"Le gouvernement, qui veut gagner du temps, se tirerait mieux d'affaire en déclarant franchement qu'il ne peut pas se prononcer immédiatement entre deux concurrents aussi redoutables que Toronto et le Sud d'Ontario, le coeur qui anime sa vie politique, et le restant du pays, l'arbitre final de son sort. L'honorable M. Borden avait eu le bon mot lorsqu'il avait dit, il n'y a pas très longtemps, qu'il ferait les deux routes. Pourquoi ne pas s'en tenir à cette déclaration qui ne peut pas être un faux-fuyant comme la "commercial feasibility ?"

"Qu'est-ce donc qu'une "commercial feasibilty", si ce n'est des "travaux à perspectives payantes?" Or, le gouvernement du Canada ouvre gratuitement ses canaux à toute la navigation. Il ne pourra donc jamais retirer un sou des millions qu'il y mettra. On ne peut donc pas espérer de succès commercial pour cette entreprise publique, destinée, dans sa conception même, à ne pas être payante. Si l'on veut dire "une amélioration qui profitera au public", pourquoi être si indécis sur une affaire que tout le public demande à grands cris et que tous les hommes d'affaires, tous les spécialistes, tous les armateurs, infiniment meilleurs juges qu'une commission d'hommes neufs et non éprouvés, réclament avec cette anxiété de pouvoir rattraper sûrement les cinquante, bientôt les cent millions de minots fuyant vers les Etats-Unis.

"Est-ce que le gouvernement a été aussi timide, lorsqu'il a décidé, sans étude sur la "commercial feasibility", de mettre dans le canal Welland, la moitié, peut-être les trois-quarts de l'argent que coûterait la Baie Georgienne Et, M. Rogers n'a pas pu renverser le terrible argument que cette amélioration du Welland va donner le commerce des lacs aux Américains, se contentant de dire que nos chemins de fer sont responsables de cet état de choses.

"Si nous pouvions croire, un instant, que M. Rogers était sincère en disant qu'ils ont besoin d'autres informations pour la construction, nous serions obligés de déclarer que le gouvernement Borden a réuni les hommes les moins informés du pays, car, depuis seize ans, le canal de la Baie Georgienne est le sujet des plus ardentes réclames et a passé par l'expertise la plus minutieuse. Les enfants d'école mêmes, aujourd'hui, savent combien ce projet est praticable, désirable et plein d'aspects rému-[redacted]

"Mais, nous ne pouvons pas faire cette supposition d'ignorance même pour plaisanter, tant nous respectons la haute intelligence de M. Borden et de ses collègues, qui au fond, sont sans doute, en faveur de la Baie Georgienne; et nous ne voudrions pas qu'ils fussent accusés d'avoir institué cette commission pour avoir un prétexte à retards. Qu'ils n'oublient pas qu'une telle diplomatie mettrait leurs partisans dans une si fausse position qu'ils ne pourraient pas les renvoyer devant le peuple.

"Qu'on ne s'imagine pas que l'effervescence de cette campagne va se dissiper comme tant d'autres agitations populaires qui meurent après un temps. La génération actuelle est née dans cette atmosphère de la Baie Georgienne, elle y a vécu, elle en respire toutes les effluves vivifiantes; et le spectacle des millions multipliés que nous arrachent les Américains par notre propre indolence, l'exaspère. La politique de ce canal est arrivée à l'état intense dans les esprits, et rien ne pourra plus les calmer que la construction immédiate. L'impatience sera devenu de la frénésie lorsque le peuple aura bien connu les grossières attaques de la Péninsule d'Ontario contre le restant du pays, lu et relu le défi suivant du maire de Windsor, approuvé par tous les autres maires:

"Le maire Clay déclare qu'il faut agir ici, à cause de "l'activité de la province de Québec en faveur du canal "de la Baie Georgienne, l'exécution duquel des EXPERTS "ONT DECLAREE ETRE IMPOSSIBLE. La voie du "Saint-Laurent est plus facile, et MOINS coûteuse et il "faut que le parlement en soit saisi avant qu'il s'engage "dans la Baie Georgienne. "Des villes et villages de "Québec ont favorisé le canal de la Baie Georgienne SANS "EN RIEN SAVOIR. ONTARIO NE DOIT PAS "ETRE CONDUIT PAR LES VILLAGES DE GASPE "OU DES VILLES COMME SHERBROOKE."

"Encore une fois, c'est de bonne part que nous adressons ces remarques au gouvernement, le croyant réellement bien disposé en faveur du Canal de la Baie Georgienne. S'il comprend ses intérêts pour l'avenir, on sait ce que cela veut dire, il devrait, sans délais mettre le projet à exécution pour s'éviter bien des embêtements et s'attirer bien des avantages."

* * *

La *Patrie*, le même jour, disait en réponse à la *Montreal Gazette*, qui avait insinué le matin que c'est en vain que les délégations iront à Ottawa pour demander le Canal Georgien:

"Sans doute pour atténuer l'effet des démarches impo-

santes faites auprès du gouvernement fédéral pour le décider à construire le canal de la Baie Georgienne, la "Gazette" s'efforce de démontrer l'inutilité des délégations qui prennent le chemin de la Capitale.

"Quel que soit le résultat des efforts de la Chambre de Commerce et de tous les corps publics du Canada qui réclament la construction immédiate du canal de la Baie Georgienne, il est assez certain que les gouvernants ne pourront pas longtemps encore se soustraire à l'obligation de mener à bien cette entreprise absolument nationale.

"Des objections futiles comme celles que le président de la Chambre de Commerce de Québec vient d'offrir ou comme celles qui s'élèvent de Toronto et dont le "News" se constitue le complaisant écho ne sauraient en rien retarder la réalisation d'un projet que les neuf-dixièmes de la population du Canada demandent et qui assurera immanquablement la prospérité générale du Canada. Si le gouvernement Borden hésite à entreprendre une oeuvre aussi importante, à cause des charges énormes qui lui ont été laissées par ses prédécesseurs, le gouvernement qui lui succèdera sera bien forcé de marcher de l'avant.

"Le canal de la Baie Georgienne est nécessaire pour l'expédition prompte et économique des produits de l'Ouest vers l'Est et l'Europe, en terre exclusivement canadienne, et il sera construit; et l'histoire conservera en lettres d'or les noms des hommes publics qui auront assuré son exécution.

"Il y a lieu d'espérer que la commission chargée [illegible] s'enquérir de la commercialité du canal se hâtera de remplir sa mission.

"Lorsque son rapport sera soumis au gouvernement, les prétextes de toute sorte que l'on donne pour retarder la mise en train du canal n'auront plus leur raison d'être.

"Et le peuple sera en mesure d'exiger davantage de ses gouvernants."

* * *

Enfin le *Canada*, le 17 avril, écrivait:

"L'élite du commerce, de l'industrie, du monde des affaires de la région de Montréal, de la vallée de l'Ottawa, des provinces maritimes, des provinces de l'Ouest, est allée en foule à Ottawa demander au gouvernement fédéral de se mettre à l'oeuvre immédiatement, pour le creusage du canal de la Baie Georgienne.

"Jamais plus nombreuse, plus influente, plus représentative délégation n'avait été vue à Ottawa.

"Elle a été reçue par les ministres fédéraux, à qui elle a été présentée par le secrétaire d'Etat, l'hon. M. Coderre.

"Et elle a plaidé éloquemment la cause pour laquelle elle s'était mise en mouvement. La présence seule des hautes personnalités qui la composaient plaidait d'ailleurs pour cette cause avec une éloquence irrésistible.

"Point n'était besoin d'exposer le côté technique de la question. Des commissions d'ingénieurs ont fait tous les calculs nécessaires et leurs travaux sont consignés dans de volumineux rapports.

"Le gouvernement Borden s'est encore retranché derrière la nécessité d'étudier la question de l'exploitation commerciale du canal. Il a même nommé une commission spéciale pour faire cette étude.

"Mais, dans la délégation qu'il avait devant lui, hier, il aurait pu trouver vingt-cinq, cinquante experts en la matière, qui sont venus lui affirmer que cette question a été résolue depuis longtemps et dans le sens le plus favorable.

"Les ministres, cependant, tout en ayant l'air sympathique, se sont contentés de promettre aux délégués de prendre leur demande en sérieuse considération.

"C'est, hélas, la formule avec laquelle on répond à toutes les délégations, pourvu qu'elles soient assez importantes; et l'on ne peut rien en augurer.

"Mais nous ne pouvons croire, même de la part du gouvernement Borden, qu'il puisse ne pas tenir [illegible]te de la si énergique expression de l'opinion éclairée du pays, qui ressortait, non seulement des éloquentes allocutions des délégués, mais de la simple liste des noms de ceux qui composaient la délégation.

"Le président de la Chambre de Commerce, M. Adélard Fortier, a dit précisément ce qu'il fallait dire; c'est-à-dire que le gouvernement qui créerait le canal de la Baie Georgienne s'assurerait la gratitude de tout le pays.

"Nous n'osons présenter l'alternative, la conséquence d'un refus, ou d'un atermoiement qui y équivaudrait sans en avoir au moins la franchise. Nous la laissons à deviner aux ministres de M. Borden qui n'ont pas besoin d'être invités à ce genre de spéculations.

"Nous voudrions de tout coeur, pouvoir les féliciter d'avoir, pour une fois, mis les intérêts généraux du pays au-dessus de toute autre considération et les remercier d'avoir, cette fois, pensé et agi en homme d'Etat.

"Nous en fourniront-ils l'occasion ?"

APPENDICE III

La fondation de la ligue du canal de la Baie Georgienne

Comme nous l'avons dit plus haut, en arrivant à Ottawa, les milliers de citoyens se réunirent à l'hôtel de ville de la Capitale pour jeter les bases d'une organisation puissante, dont la mission allait être de travailler, sans répit, à la réalisation du Canal de la Baie Georgienne.

La réunion ne dura qu'une demi-heure, juste assez pour former le bureau provisoire de la nouvelle organisation et pour adopter une importante résolution qu'on lira plus [redacted]

La délégation fut reçue par M. le commissaire JOSEPH KENT, de la ville d'Ottawa, qui représentait le maire; M. Kent souhaita la bienvenue aux citoyens du Canada venus en aussi grand nombre, et souhaita le plus entier succès aux démarches qu'ils faisaient pour la réussite du grand projet du Canal de la Baie Georgienne dont la ville d'Ottawa retirera tant de bénéfices.

M. LE MAIRE MARTIN, invité à dire quelques mots, remercie M. Kent des bonnes paroles qu'il venait de dire, puis il remercia, en qualité de président de la délégation, tous les citoyens qui s'étaient joints à la Chambre de Commerce de Montréal. Il exprime l'espoir que la démarche qui est faite aujourd'hui fera une forte impression sur le gouvernement, qui enfin se verra dans l'obligation de faire droit aux instances de la majorité de la population.

En quelques mots aussi M. le maire Martin dit de quelle importance sera pour le pays la construction du Canal de la Baie Georgienne et demande que tous restent unis pour assurer le succès final.

M. ADELARD FORTIER, au nom de la Chambre de Commerce qui organisa la délégation, remercie tous les citoyens présents; il veut voir dans la présence de tant de citoyens de toutes les parties du pays venus pour appuyer les demandes de la Chambre de Commerce, un témoignage de la popularité dont jouit le grand projet dont la Chambre s'est faite le champion.

Il annonce ensuite que les délégués ont été convoqués à l'hôtel de ville pour organiser une ligue permanente qui s'occupera de mener à bonne fin le projet du Canal de la Baie Georgienne, et il exprime l'espoir que les citoyens en grand nombre dans toutes les parties du Canada, se feront un devoir et un honneur d'appartenir à cette ligue.

M. A. P. FRIGON, président de la Commission spéciale du Canal de la Baie Georgienne, explique en peu de mots le but de la ligue projetée.

Cette ligue recrutera ses membres parmi toutes les grandes organisations commerciales et industrielles, les municipalités, les associations ouvrières du pays.



M. ALBERT FRIGON,
[redacted] du Canal de la Baie Georgienne de la Chambre de Commerce et l'un des [redacted] de la ligue.

Elle travaillera exclusivement à renseigner tout le monde sur cet important projet, et à créer un grand mouvement d'opinion dans tout le pays en faveur de cette entreprise, si hautement nationale.

La Ligue aura deux secrétaires, un de langue française et l'autre de langue anglaise, qui se dévoueront entièrement à ce travail.

Le bureau de direction sera composé autant que possible d'hommes actifs et influents, pour que la campagne soit conduite avec énergie: car il ne faut pas s'illusionner la lutte à soutenir contre les puissants adversaires est terrible et c'est avec le concours de tous les citoyens qu'on arrivera à vaincre ces puissants antagonistes.

Avec du travail, avec de la persévérance, la Ligue peut recruter 100,000 membres.

Ses moyens de subsistance seront les souscriptions que les membres voudront donner; ces souscriptions seront laissées à la générosité d'un chacun; ce que les organisateurs de la Ligue veulent, c'est d'avoir les moyens de faire triompher la cause pour laquelle elle a été organisée.

Après ces quelques remarques de M. Frigon, comme le temps presse pour aller rencontrer le gouvernement, M. ARTHUR FORWARD, secrétaire de la Canadian Federation of Boards of Trades and Municipalities de l'Ontario donne lecture des deux résolutions qui suivent:



M. ARTHUR LEMONT,
Secrétaire français de la LIGUE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

Résolution votée par les citoyens canadiens réunis en assemblée à l'hôtel-de-ville d'Ottawa, le 15 avril 1914.

"ATTENDU que toutes les régions du Dominion sont également intéressées à retenir et à développer le commerce interprovincial entre l'Est et l'Ouest et à conserver le transport canadien aux voies canadiennes;

"ATTENDU que la nécessité de la construction du Canal de la Baie Georgienne assurera une route courte, directe et nationale jusqu'à la mer;

"ATTENDU que le gouvernement fédéral a déjà recueilli tous les renseignements nécessaires quant au coût de l'entreprise et des résultats commerciaux importants qui en résulteront;

"ATTENDU que les chefs des deux partis politiques se sont déclarés favorables et se sont engagés au projet, et qu'il n'y a plus de raison adéquate de l'ajourner de nouveau:

"RESOLU que les représentants des Chambres de Commerce, conseils municipaux et autres corps publics du Dominion maintenant réunis représentent fortement au gouvernement que la construction prochaine du canal de la Baie Georgienne, route exclusivement canadienne, est une nécessité nationale pour la conservation du commerce aux voies canadiennes et la réduction du coût de transport des produits canadiens, que l'entreprise devrait être commencée sans délai et que des mesures nécessaires devraient être prises pour la terminer le plus tôt possible."

C'est avec un grand enthousiasme que cette résolution fut votée par tous les citoyens présents, qui voulurent ainsi bien démontrer quel intérêt ils portent à ce vaste projet.

Puis M. Forward donne lecture de la résolution suivante:

Résolution votée par les citoyens canadiens réunis à l'hôtel-de-ville d'Ottawa, le 15 avril 1914 pour former la "LIGUE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE".

"ATTENDU que la Fédération des Chambres de Commerce et des municipalités canadiennes a fait une propagande au sujet du grand projet de canalisation de la Baie Georgienne; que la Chambre de Commerce a formé un comité spécial aux mêmes fins et qu'il est désirable de grouper tous ces efforts en une organisation générale:

"RESOLU que cette réunion favorise une organisation nationale qui sera connue sous le nom de "LIGUE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE."

Les officiers de la ligue sont: MM. M. Martin, maire de Montréal, président honoraire; Joseph Quintal, Adélard Fortier, Chambre de Commerce et W. I. Gear, Board of Trade, Montréal; Frank Pauzé, A. P. Frigon, George S. May, John Ferguson, Gerald White, M.P., Gerald Brabason, M.P., C. A. McCood, Arthur J. Forward, secrétaire de la Fédération Canadienne des Boards of Trades et Municipalités d'Ontario, Arthur Lemont, assistant-secrétaire de la Chambre de Commerce de Montréal et secrétaire-trésorier de la Fédération des Chambres de Commerce de la Province de Québec.

* * *

La réunion se dispersa pour aller rencontrer le gouvernement.

The Merchants Bank of Canada

Compte-rendu de la cinquante-unième assemblée annuelle des actionnaires

La cinquante-unième assemblée annuelle de la Merchant's Bank of Canada a eu lieu le 20 mai, dans la salle du Bureau, au siège social de la banque, à Montréal. La séance fut ouverte à midi par le président, Sir H. Montagu Allan. Parmi les actionnaires présents étaient les suivants: MM. Thomas Long, Alex. Barnet, C. C. Ballantyne, A. J. Dawes, Farquhar Robertson, Geo. L. Cains, Alfred B. Evans, E. F. Hebden, John Patterson, A. Piddington, Alex. D. Fraser, George Hague, W. H. Dixon, Arthur Browning, W. R. Blackader, T. E. Merrett, John Brattie, David Kinghorn, R. Shaw, W. B. Shaw, D. C. Macarow, H. B. Loucks, R. Campbell nelles, C. R. Black, A. Haig Sims, D. A. Lewis, J. M. Kilbourn et H. H. Ransome, M. J. M. Kilbourn fut nommé secrétaire de l'assemblée.

RAPPORT ANNUEL

Le président donne lecture du rapport des Directeurs comme suit:

C'est avec grand plaisir que le Bureau de direction soumet le résultat des opérations de l'année expirée le 30 avril dernier. Sur un capital et fonds de réserve en moyenne de $12,246,100, la Banque a réalisé 9.13 pour cent, soit un taux un peu plus bas que l'an dernier. Cependant, notre capital-actions a été augmenté par la vente des actions non vendues, rendant un peu plus élevé le déboursement pour dividende. Au tableau des profits et pertes vous remarquerez $135,000 appliquées en réduction de la somme représentant les obligations et garanties qui, durant l'année, ont subi une baisse dans le prix. Pour les ramener à leur valeur financière le Bureau a autorisé leur abaissement à cette somme.

Il me fait grand plaisir de féliciter les actionnaires au sujet d'un évènement remarquable dans l'histoire de la Banque — le cinquantième anniversaire de sa fondation — et aussi l'heureux résultat obtenu par le Bureau, résultat ambitionné depuis plusieurs années, le placement du fonds de réserve sur un pied d'égalité avec le capital payé. On a enfin atteint ce but. Le capital payé est aujourd'hui de $7,000,000 et le fonds de réserve de $7,000,000, comme vous le verrez dans l'exposé qui vous est soumis.

Dans le cours de l'année écoulée nous avons ouvert des succursales aux endroits suivants:

Dans Québec: Chateauguay Basin, Huntingdon, Maisonneuve; Montréal, rue St-Denis; Ormstown et Vaudreuil. Dans Ontario: Bronte, Clakson; Hamilton, partie est; Sarnia et Ste-Catherine. Dans l'Alberta: Edmonton Ouest, Raymond et Rimbey. Dans la Saskatchewan: Eastend, Forres, Humboldt, Kelvinhurst, Limerick et Shaunavon. Dans la Colombie-Anglaise: Ganges Harbour, Oak Bay et Victoria partie nord. Dans le Manitoba: Starbuck; et dans la Nouvelle-Ecosse, New-Glasgow.

Nous avons fermé les bureaux suivants: Dans l'Alberta, New Norway, Pinher Station et Walsh. Dans Ontario, Sandwich.

Toutes les succursales de la banque ont été inspectées dans le cours de l'année.

J'ai maintenant une très importante question à vous soumettre, il s'agit d'une nouvelle méthode pour la meilleure préparation du compte des propriétés de la banque, et pour rendre disponible une proportion substantielle de la somme représentée. A cette fin, nous sommes à faire des arrangements pour la création d'une "Holding Company", la propriété entière et sous le contrôle absolu de la Banque. Nos propriétés à divers endroits seront passées à la compagnie donnant en retour à la banque 50 ou 60 p. c. de la valeur de telles propriétés en obligations de première hypothèque, le produit de la vente desquelles sera versé dans les affaires de la banque, selon le désir du Bureau, le montant excédant les obligations devant être représenté en actions dans la compagnie, au nom de la banque et porté aux livres à une valeur nominale. Les loyers étant chargés les bureaux paieront l'intérêt sur les obligations et, en outre, pourvoiront à un fonds d'amortissement pour leur rachat en 15 ou 20 ans, selon que le Bureau décidera plus tard. Avec le temps, la Banque possèdera de nouveau ses propriétés, non grevées, par la possession du stock ordinaire de la compagnie qu'elle détiendra en entier. Cet arrangement est en substance conforme à la méthode suivie par quelques-unes des autres grandes banques en Canada. On a commencé l'évaluation de nos propriétés, en vue de la réalisation prochaine de ce plan.

Le Bureau va, aujourd'hui, demander aux actionnaires de nommer des auditeurs pour l'année prochaine, en conformité de l'acte des Banques.

Les dispositions du nouvel acte des Banques comportant la préparation de l'exposé annuel, avec le développement de la banque, font qu'il va falloir consacrer plus de temps à ce travail. Nous croyons donc nécessaire de reculer quelque peu la date de l'assemblée annuelle. Le troisième mercredi de mai suivant de trop près la fermeture des livres, le 30 avril n'accorde pas assez de temps. Le Bureau vous demande donc de sanctionner le changement de date au premier mercredi de juin.

Le tout respectueusement soumis.

H. MONTAGU ALLAN,

Président.

RAPPORT DU RESULTAT DES AFFAIRES DE LA BANQUE POUR L'ANNEE TERMINEE LE 30 AVRIL 1916.

Les profits de l'année, après paiement des dépenses d'administration, rabais sur escomptes, intérêt sur dépôts, et avoir amplement pourvu aux dettes mauvaises et douteuses, se sont élevés à .. .. .. $1,515,6[illegible]
Primes sur nouveau stock .. .. [illegible]0,000.00
La balance reportée du 30 avril 1915, était de .. .. [illegible]41,014.[illegible]

Formant un total de .. .. $1,[illegible]
Dont on a disposé comme suit:
Dividende No 104 au taux de 10 pour cent par année .. .. .. $1[illegible]0,117.00
Dividende No 105 au taux de 10 pour cent par année .. .. .. 1[illegible]0,[illegible]07.00
Dividende No 106 au taux de 10 pour cent par année .. .. .. 172,[illegible]40.[illegible]
Dividende No 107 au taux de 10 pour cent par année 175,000.00

Transporté au fonds de réserve du compte des profits et pertes .. .. .. $ [illegible]
Transporté au fonds de réserve des primes sur nouveau stock .. .. .. [illegible]
Contribution au fonds de pension des officiers .. .. .. [illegible]
Déduit du compte des édifices de la banque .. .. .. [illegible]
Déduction pour dépréciation en obligations et placements .. .. .. [illegible]
Balance reportée .. .. [illegible]

$1,[illegible]

COMPTE DU FONDS DE RESERVE

Balance au 30 avril, 1915 .. .. $6,41[illegible],17[illegible]
Transporté du compte des profits et pertes 400,000
Primes sur nouveau stock .. .. .. 1[illegible]0,[illegible]

Moyenne du capital payé durant l'année $7,000,000
.. .. .. $6,[illegible]

E. F. HEBDEN,
Gérant-général.

H. MONTAGU ALLAN,
Président.

PASSIF

1. *Aux actionnaires.*
Capital-actions payé .. ..
Fonds de réserve $7,000,000.00
Dividendes déclarés et non payés 7,000,000.00
Balance des profits d'après le compte des Profits et Pertes tel que soumis .. .. .. 17[illegible],0[illegible]
.. .. .. 2[illegible]5,134.07

2. *Au public :*
Billets de la Banque en circulation .. .. .. $14,[illegible]
Dépôts ne portant pas intérêt .. .. .. $ [illegible],[illegible]7,714.00
Dépôts portant intérêt, intérêt accru jusqu'à date compris .. .. .. 13,[illegible],[illegible]4.11
Balances dues à d'autres banques en Canada .. .. .. [illegible]5,[illegible]46,[illegible]50.06
Balances dues à des banques et agents dans le Royaume-Uni et pays étrangers .. .. .. 1,4[illegible],333.31
Comptes payables .. .. .. 2,[illegible]7[illegible],[illegible]87.51
Acceptions sous lettres de crédit .. ..
Autres dettes non mentionnées ici .. .. .. 7[illegible],0[illegible].00
....

ACTIF

Or et argent en mains .. .. .. $[illegible],1[illegible]0,741.[illegible]
Billets de la Puissance en mains .. .. .. $[illegible]
Billets d'autres banques .. .. .. 4,[illegible]
Chèques sur d'autres banques .. .. .. [illegible]19,100.00
Balances dues par d'autres banques en Canada .. .. .. 3,37[illegible],[illegible]99.74
Balances dues par banques et agents ailleurs qu'en Canada .. .. .. 2,[illegible].00
Garanties des gouvernements fédéral et provincial, n'excédant pas la valeur courante .. .. .. 1,0[illegible]9,7[illegible]3.76
Obligations canadiennes municipales, et obligations publiques anglaises, étrangères et coloniales, n'excédant pas la valeur courante .. .. .. [illegible]0[illegible],[illegible]61.[illegible]1
Obligations, débentures et actions de chemins de fer et autres, n'excédant pas la valeur courante .. .. .. [illegible]2[illegible],[illegible]90.[illegible]
Prêts à demande en Canada, sur obligations, débentures et actions .. .. .. 4,1[illegible]2,097.70
Prêts à demande ailleurs qu'en Canada .. .. .. 3,119,[illegible]41.[illegible]7
.. .. .. 3,770,1[illegible]7.37

Autres prêts courants et escomptes en Canada (moins l'intérêt réservé) .. .. .. $[illegible]4,[illegible]23,40[illegible].54
Autres prêts courants et escomptes ailleurs qu'en Canada (moins l'intérêt réservé) .. .. .. [illegible]5[illegible],[illegible]0[illegible],[illegible]72.[illegible]4
Dettes de clients sur lettres de crédit .. .. .. 1[illegible]1,01[illegible].45
Immeubles autres que les édifices de la banque .. .. .. 7[illegible],039.00
Dettes en souffrance, considérées perdues .. .. .. [illegible]
Edifices de la banque, à pas plus que le coût, moins les montants déduits (s'il y en a) .. .. .. 74,11[illegible],44
Dépôts entre les mains du ministre pour les fins du fonds de circulation .. .. .. [illegible]
Dépôt dans la Réserve centrale d'or .. .. .. [illegible]
Autres actifs non mentionnés ici .. ..
.. .. .. 1[illegible]7,7[illegible]4.70

[illegible]

E. F. HEBDEN,
Gérant-général.

Le rapport fut alors adopté.

H. MONTAGU ALLAN,
Président.

DISCOURS DU GÉRANT-GÉNÉRAL

Le Gérant-général prononça alors son discours annuel.

Il y a très peu à dire cette année si ce n'est que depuis douze mois, le pays traverse une crise peu ordinaire. La transition a été des plus étonnantes — d'une période prospère, avec [illegible] facile et les dépôts abondants dans nos institut[illegible] période de gêne par tout le pays. Les banques en général ont noté le changement subit dans les approvisionnements financières, et elles ont pris leurs mesures en conséquence. Elles furent fortement aidées par le fait de[illegible] lantes récoltes dans tout le pays. Plusieurs [illegible] ont aussi été mis en oeuvre pour apporter du soulagement. La situation est maintenant plus calme, et bien que l'argent ne soit pas encore facile dans le pays, je crois que des jours meilleurs approchent et qu'avant plusieurs années la confiance de l'étranger nous sera rendue pleine de promesses. L'été dernier, j'ai voyagé dans le Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise, visitant presque toutes nos succursales, et je mentirais si je ne disais par ce que j'ai vu était de nature à me donner l'espérance, à me convaincre que le pays avait un grand avenir. Cela vous a déjà été répété, mais je suis fortement sous l'impression que l'Ouest Canada sera plus que probablement le Plus Grand Canada les années futures, car les ressources sont là et la jeune génération de plusieurs pays est aussi dirigée vers cette région ou l'attend le succès.

Je dois remercier le Bureau et les actionnaires, au nom du personnel pour une nouvelle addition au fonds de pension. Nous espérons pouvoir, dans un an ou deux, mettre ce fonds sur une base si solide qu'il n'aura plus besoin de subventions.

Vous remarquerez dans le Bilan une forte augmentation au compte des édifices de la banque. Je n'ai pas à vous rappeler qu'une banque demande toujours un site avantageux dans une localité, surtout dans les grandes cités et à moins d'occasions exceptionnelles, il est assez difficile de se les procurer pour la bonne raison que de tels sites changent rarement de mains. Ces années dernières nous en avons acquis à Montréal, Hamilton, Windsor, Galt et Ste-Catherine, répondant parfaitement à nos besoins et je crois qu'un ou deux, loin d'être avantageux par leur site peu enviable, dans le passé, sont aujourd'hui de meilleurs placements. Peu productifs pour le moment, nous en retirerons avant longtemps des profits substantiels. Nous devons toujours supposer que nous construisons pour l'avenir que cette ère dans l'histoire des banques au Canada n'est qu'à ses premiers jours. Vous obtenez de votre argent un bon revenu. Nous avons aussi acquis dans le cours de l'année de bons terrains dans plusieurs villes plus petites et y avoir érigé des édifices avec logements pour le personnel, en nombre d'endroits; en agissant ainsi le bureau de direction a pensé que les officiers de la banque, principalement dans les endroits peu éloignés, devaient être convenablement logés. Avec la fondation de la Holding Company dont vous a parlé le président, la somme créditée aux édifices de la banque, dans le bilan, sera de beaucoup moindre.

Le produit des obligations à vendre y sera tout appliqué. Cependant le compte des édifices de la banque ne demeurera pas nécessairement à ce point. Il augmentera de nouveau selon toute probabilité, parce que le pays est nouveau et prospère et nous devons faire face à toutes les éventualités.

Puis-je maintenant vous faire part de ma confiance que les affaires de l'an prochain répondront en tous points à nos attentes légitimes.

On a parlé de l'achat de la propriété adjacente à la bâtisse de notre bureau-chef et les actionnaires ont été informés que la propriété touchant à l'arrière de la bâtisse avait été achetée pour assurer à nos bureaux actuels la lumière du dehors et permettre d'agrandir lorsqu'il le faudra.

La proposition de MM. Farquhar Robertson et G. L. Cains à l'effet de changer la date de l'assemblée annuelle au premier mercredi de juin a été adoptée à l'unanimité.

Sur proposition de MM. John Patterson et A. Piddington, MM. Vivian Harcourt, de Deloitte, Plender, Griffiths et Co., et James Reid Hyde, de Macintosh et Hyde ont été nommés auditeurs de la banque, jusqu'à la prochaine assemblée générale annuelle, avec un salaire de pas plus de $5,000.

Sur proposition de MM. Alex. D. Fraser et A. Haig Sims, MM. J. Patterson et A. Piddington ont été nommés scrutateurs pour l'élection des directeurs.

M. A. Haig Sims, propose, secondé par M. D. Kinghorn qu'un seul scrutin soit pris, dans le choix des directeurs suivants: Sir. H. Montagu Allan, MM. K. W. Blackwell, Thomas Long, Alex Barnet, F. Orr Lewis, Andrew A. Allan, C. C. Ballantyne, A. J. Daws, F. Howard Wilson, Farquhar Robertson, George L. Cains et Alfred B. Evans.

La motion fut adoptée à l'unanimité et les directeurs ci-dessus déclarés élus.

Au nom des directeurs élus, Sir. H. Montagu Allan remercie les personnes présentes pour la marque de confiance qu'on leur témoigne en les réélisant de nouveau.

M. A. Haig Sims, propose, secondé par M. Arthur Browning, qu'un vote de remerciements soit offert au président et aux directeurs pour les services rendus dans le cours l'année écoulée, ainsi qu'au gérant général et aux employés.

Le président et le gérant général, en leur nom personnel et au nom du bureau de direction et des employés, remercient les actionnaires pour la manière qu'ils ont su apprécier leur travail de l'année.

L'assemblée prit alors fin et l'on ajourna. A une assemblée spéciale des directeurs tenue immédiatement, Sir H. Montagu Allan est élu président et M. K. W. Blackwell, vice-président.

TROISIEME PARTIE

Montreal Terminus du canal de la Baie Georgienne

INTRODUCTION

Publié pour renseigner le public sur le grand projet du Canal de la Baie Georgienne, il nous semble très à propos de terminer notre travail par une étude sur Montréal qui sera le terminus de cette nouvelle route. De plus ce sera mieux faire connaître au Canada comme à l'étranger la métropole canadienne, à l'expansion de laquelle se dévoue la Chambre de Commerce du District de Montréal.

Récemment un industriel bien connu, de Montréal revenant d'Europe, disait qu'on ne connaissait pas assez la métropole, et il disait qu'on ne devrait rien épargner pour proclamer partout tous les avantages que possède notre ville.

Il y a longtemps que la Chambre de Commerce travaille dans ce sens, et elle n'a jamais laissé passer une occasion de mieux faire connaître notre ville.

Que Montréal soit appelé à bénéficier grandement du Canal de la Baie Georgienne, cela ne fait aucun doute, et les avantages qu'elle retirera sont en résumé:

1o.—D'ouvrir à la métropole la route la plus courte et la moins dispendieuse entre l'Est et l'Ouest du Canada;

2o.—De mettre Montréal à la portée d'amener dans son port toutes les grandes richesses minières, forestières et agricoles des immenses territoires que traversera le canal;

3o—D'assurer à Montréal le contrôle des immenses et puissants pouvoirs hydrauliques pouvant développer une énergie d'un million de chevaux-vapeur;

4o—De créer et de développer à Montréal de nouvelles et d'anciennes industries grâce à l'acquisition de cette énergie;

5.—D'ouvrir au commerce de Montréal un débouché nouveau et considérable dans les territoires de l'Ouest;

6o.—D'augmenter de trente à quarante millions le trafic du blé expédié de Montréal;

7o.—De diminuer (a) des deux tiers par minot, le coût du transport du grain de l'Ouest au bénéfice du port de Montréal; (b) le coût du transport de la matière première et des produits industriels de Montréal au Nord-Ouest et par le fait même d'aider l'industrie de Montréal; (c) le coût de la production manufacturière à Montréal en abaissant les taux d'assurance maritime, la route du canal de la Baie Georgienne étant à l'abri des tempêtes qui dévastent les grands lacs;

8o.—D'amener à Montréal de l'Ouest et d'expédier de Montréal à l'Ouest, sans transbordement, ce qui veut dire sans autres frais que ceux du transport par eau, les marchandises qui peuvent être expédiées par cette voie;

9o.—De prolonger au bénéfice de Montréal la navigation des grands lacs de plusieurs semaines;

10o.—Enfin, de faire triompher Montréal de New-York, comme port maritime, parce que, par cette route, Chicago serait 412 milles et Duluth, 424 milles plus près de Montréal que New-York, et Liverpool 806 milles plus près de Duluth que New-York.



Chapitre Premier

Le site de Montréal

La ville de Montréal qui tire son nom de la pittoresque montagne — le Mont-Royal — au pied de laquelle elle est bâtie est la métropole commerciale et le port national du Canada. Commandant la route fluviale qui conduit à l'Atlantique, elle est appelée à devenir, par sa situation privilégiée, l'une des cités les plus importantes du continent américain. Lorsqu'on considère son prodigieux développement depuis un siècle, on ne peut s'empêcher d'admirer l'esprit d'initiative des deux races qui l'habitent et qui, dans leur émulation à la faire belle et prospère, ont su donner le spectacle rare de l'entente la plus cordiale.

Commercialement parlant, Montréal occupe une situation exceptionnelle, une position sans rivale. A ses pieds, coule avec majesté le Saint-Laurent, large à cet endroit de trois milles, qui déverse dans l'Océan, dit-on, plus d'un tiers des eaux douces du monde. Située à la tête de la navigation océanique, ses débouchés s'étendent jusqu'aux confins de l'Amérique du Nord. Par un réseau de beaux canaux qui établissent des communications faciles entre les villes échelonnées sur les bords des grandes lacs, elle entretient un commerce considérable avec Chicago, Duluth et les autres cités du coeur du continent. Non seulement Montréal est à la tête de la navigation océanique et fluviale, mais elle est encore le terminus de toutes les communications par terre. Le Pacifique et le Grand-Tronc y ont leurs quartiers généraux.

De ce centre, rayonnent dans toutes les directions les grandes lignes de chemins de fer, les unes se dirigeant vers les plaines fécondes de l'Ouest jusqu'au Pacifique, les autres vers les ports de l'Atlantique et les pittoresques montagnes du Nord. Deux magnifiques ponts relient les rives Sud et Nord du Saint-Laurent: le pont Victoria, construit par le Grand-Tronc et inauguré en 1860 par Sa Majesté le roi Edouard VII, alors Prince de Galles, et le pont jeté au-dessus du fleuve par le Canadien Pacifique, à sept milles de la ville, à peu de distance des rapides de Lachine et du curieux village indien de Caughnawaga.

C'est à son port que Montréal doit sa grande prospérité. Aussitôt que les glaces qui, pendant les mois d'hiver, réunissent les deux rives du fleuve et établissent entre elles un pont assez solide pour porter les charges les plus lourdes, se sont effritées sous l'action du soleil de mars ou d'avril, la plus grande activité ne cesse de régner sur les quais d'une étendue dix-sept milles de front.

C'est un va-et-vient continuel de vaisseaux de toutes dimensions et de tous tonnages; les uns font le service entre les différents ports intérieurs; les autres, en échange des produits de l'Europe, transportent les bois précieux de nos forêts et les grains de l'Ouest canadien. Le trafic ne fait qu'accroître d'année en année et la raison de ce développement incessant est que la route du Saint-Laurent est considérée comme la plus sûre et la plus avantageuse.

Du reste, la Commission du Hâvre n'épargne rien pour aménager le port en vue de son continuel accroissement: larges quais, sillonnés de voies ferrées, vastes entrepôts, etc... Les plans préparés par les ingénieurs lorsqu'ils seront exécutés en leur entier, feront de ce port l'un des plus beaux et des mieux outillés du monde.

La ville de Montréal est divisée en basse et haute ville. Dans les quartiers avoisinant le port, se trouvent les établissements commerciaux et industriels ;sur le premier versant de la colline qui s'étend jusqu'au pied du Mont-Royal, tout le long de la rue Sainte-Catherine, s'échelonnent les magasins à la mode, les théâtres et les restaurants chics. Au-delà, ce sont les quartiers d'habitations, avec leurs massifs d'arbres, leurs jardins pleins de fleurs et le pittoresque de leurs façades de pierre. La ville entière est éclairée, le soir, à l'électricité. Des tramways la parcourent dans tous les sens et s'étendent jusque dans la banlieue. Sans cesse on fait le tracé de rues nouvelles, on améliore les communications et facilite l'accroissement des affaires. A la place des anciens et modestes groupes de maisons d'autrefois, se sont élevés de nouveaux édifices tant publics que privés, tels que écoles, hôpitaux, banques, maisons de commerce. Est-il nécessaire de mentionner les créations multiples accomplies pour le bien-être de la population: canalisation, marchés, abattoirs, pompes à incendies, voirie, usines à gaz et électriques, réservoirs, établissements de santé, parcs publics, cimetières ?... Toutes ces améliorations n'ont pas peu contribué à donner à la ville de Montréal cette physionomie de santé et de bonne humeur qui en fait la ville la plus "latine" de l'Amérique du Nord.



LE NOUVEL EDIFICE VERSAILLES, au No 90 rue St-Jacques, Montréal, où sont installés les bureaux de MM. VERSAILLES, VIDRICAIRE et BOULAIS, banquiers et courtiers.

Chapitre Deuxième

La population de Montréal

Quand on parle de la population de Montréal il ne faut pas se contenter de faire le dénombrement des individus qui habitent dans les strictes limites du territoire soumis à la juridiction des autorités municipales: il faut reculer les cadres et embrasser dans ce tout, les municipalités environnantes qui vivent de la vie de Montréal, des calcul la population de toutes les banlieues te municipalités enironnantes qui pratiquement forment partie de notre cité: alors la population totale s'élèverait à 590,919.

Personne ne saurait contester notre calcul en embrassant dans les limites de Montréal, comme tout, Westmount, Outremont, Maisonneue, Lachine, Saint-Lambert, Saint-



[redacted] édifice de la COMPAGNIE ROYAL TRUST
Coin des rues St-Jacques et Place d'Armes, Montréal.

municipalités dont Montréal est en quelque sorte le coeur. Ainsi si l'on prend la population qui habite le territoire administré par le gouvernement municipal de Montréal, il faudrait compter, d'après le recensement de 1911, 466,197 âmes, mais il serait plus juste d'inclure dans ce Laurent, car tout le monde sait bien que tous les habitants de ces diverses municipalités font affaire à Montréal, quand ils n'y résident pas.

Maintenant les chiffres que nous publions, soit 590,919 datent du mois de juin 1911 alors qu'on faisait le recense-

ment; or si nous calculons que l'augmentation annuelle de Montréal seule a été de 19,000 depuis 1901, nous pouvons dire qu'aujourd'hui la population de la métropole du Canada atteint au mois de juin 1914 près de 656,919. Du coup Montréal monte au sixième rang parmi les villes de l'Amérique du Nord, du dix-septième où elle était en 1901.

Il faut ajouter à ce chiffre de 656,919, l'augmentation des villes et cités qui forment partie du Montréal agrandi, et on arrive à 700,000 âmes.

Comme on le voit par cette nomenclature, Montréal a fait un saut prodigieux depuis 1901 alors que sa population n'était que de 267,730.

À part du rang qu'elle occupe dans le monde, Montréal est sûrement la plus grande ville de toutes les colonies autonomes de l'Empire Britannique. Dans les îles britannique il n'y a que Londres, Glasgow, Liverpool et Manchester qui peuvent se vanter d'avoir une plus grande population.

Maintenant, si l'on tient compte que Montréal appartient à la moitié d'un continent qui n'est qu'à demi peuplé, on peut dire qu'avec l'immigration, le chiffre de sa population sera avant longtemps d'un million.



Chapitre Troisième

Montréal est le plus grand marché du Canada



Edifice de la Compagnie MONTREAL DAIRY,
290 Ave Papineau, Montréal.

Les principales conditions qui font d'une ville un grand marché, sont son climat, sa population, ses moyens de transport, ses ressources financières, l'avantage des diverses sortes d'énergie, l'abondance de la main d'oeuvre et sa facilité d'accès. Le climat favorable stimule l'activité, la population fournit tout à la fois le consommateur et le producteur; les produits du travail donnent ce qui s'achète et ce qui se vend; les ressources financières facilitent l'échange entre le vendeur et l'acheteur; la facilité d'accès permet à l'acheteur et au producteur de pouvoir mettre en évidence pour être vus et mis en vente les produits de son industrie. Et selon que ces conditions diverses seront plus ou moins favorables, le marché sera plus ou moins considérable. Montréal comme on le verra, possède toutes ces conditions.

1° Le *climat* de Montréal est des plus favorables à l'expansion économique. Notre cité jouit d'une température qui évolue graduellement sans atteindre ni l'une ni l'autre des extrémités; on ne compte, chaque année, que quelques jours de chaleur extrême ou de froid intense. Favorisée d'un climat tempéré, notre cité jouit aussi de conditions sanitaires satisfaisantes, et le taux de la mortalité diminue chaque année, grâce aux efforts que font les administrateurs municipaux pour donner la meilleure eau possible, en faisant une guerre sans merci aux mauvais aliments, et en combattant la malpropreté des rues.

2. Quant *à sa population* nous avons vu qu'elle augmentera de plus en plus, augmentant du même coup son pouvoir de production et de consommation. L'augmentation de la production et la concentration des industries amènent toujours l'agrandissement des fabriques et des usines; l'introduction de machines de plus en plus perfectionnées

et de plus en plus dispendieuses améliorent les facilités de manutention et de transport des produits manufacturés; tout ceci contribuant à diminuer le coût de la fabrication. Le capital est alors attiré; il améliore et multiplie les voies et moyens, encourage le trafic, et détermine enfin l'établissement d'un grand centre économique.

C'est l'ensemble de ces circonstances qui ont fait de Montréal le grand marché qu'il est maintenant, et pour le démontrer il faudrait refaire toute l'histoire de l'industrie.

La population toujours croissante de notre cité, va continuer à faire grandir son marché, qui deviendra un des plus considérables du [redacted]

C'est encore la population de Montréal qui lui assure son titre de métropole; car c'est cette population qui lui fournira toujours la main-d'oeuvre nécessaire pour satisfaire l'industrie et le commerce.

3. Le fait pour Montréal d'avoir à sa disposition toutes *les sortes d'énergies* qui puissent mettre en fonctions les outillages les plus perfectionnés et les machines les plus puissantes, est à coup sûr un important facteur qui a déterminé son essor économique. Montréal peut faire mouvoir les plus grandes usines par l'eau, par la vapeur et par l'électricité. — Ces énergies font mouvoir ensemble des milliers de fabriques, qui alimentent la consommation, non seulement de notre cité, mais de tout le pays.

L'électricité cette merveilleuse invention ,est abondante dans notre ville, et ce n'est pas seulement comme énergie qu'on l'apprécie, mais aussi comme pouvoir conducteur, qui met en fonction le téléphone et le télégraphe, qui rendent de si précieux services à l'expédition des affaires. Montréal, au point de vue des communications téléphoniques et télégraphiques, est pourvue de premier ordre, et le producteur, le consommateur, le vendeur et l'acheteur peu-[redacted] aussi souvent et aussi longtemps qu'ils le veulent, communiquer ensemble à l'heure voulue, même à l'instant désiré. Avec ces facilités un centre économique ne peut que se développer et grandir.

4o Maintenant si l'on parle des *moyens de transport et de communication* qui sont un si grand facteur de développement, Montréal est sans rivale au Canada, et a peu à envier aux autres grandes villes de l'Amérique.

Signalons pour l'instant que Montréal est le terminus de la navigation transatlantique, que son port est le point de rencontre du commerce maritime et de la navigation intérieure, et qu'il est le point central vers lequel viennent converger toutes les lignes de chemins de fer du Canada, et toutes celles du Nord-Ouest et du centre des Etats-Unis. Qu'on parcourt la carte du monde et l'on verra que les grands marchés de l'univers sont toujours le long des grandes voies d'eau; le résultat en est que ces marchés profitent de l'augmentation du trafic de ces cours d'eau. Tel est le cas pour notre ville, qui se baigne d'un côté dans le Saint-Laurent, dans l'autre dans la Rivière des Prairies, la future route du canal de la Baie Georgienne, à l'ouest dans les eaux du lac Saint-Louis et de l'Ottawa.

5. Nous avons dit aussi que pour devenir un grand marché une ville devait avoir *les ressources financières;* or quelle ville du Canada peut se vanter de posséder des capitaux aussi considérables que ceux dont Montréal peut disposer? C'est à Montréal que se trouve le capital qui maintient tant et tant d'industries. C'est à Montréal que se trouvent les plus grandes banques et les plus grandes institutions financières du ,pays; c'est à Montréal que se trouve la plus grande bourse des valeurs mobilières; c'est à Montréal qu'on trouve les plus grandes compagnies d'assurances. On pourrait prolonger cette nomenclature, mais ce serait superflu.

6. On peut encore démontrer l'importance d'une grande ville, et son progrès, *par ses affaires postales.* Or Montréal possède le plus grand bureau de poste du pays, et ce bureau de poste est devenu un centre de distribution de matières postales, le plus important du continent car c'est de Montréal que part le courrier d'Extrême-Orient pour être distribué dans toute l'Amérique, et même en Europe.

On peut se rendre compte de l'activité des affaires à Montréal par le chiffre énorme des mandats-postes qui sont expédiés dans toutes les directions, et qui viennent de partout.

Il serait inutile de prolonger cette démonstration pour établir que Montréal est le plus grand centre économique du Canada: ce qui se passe est trop évident.



Chapitre quatrième

Le plus grand centre manufacturier du Canada c'est Montréal

Montréal occupe le premier rang parmi tous les centres industriels du Canada. Cette vérité a été démontrée incontestablement par le dernier recensement. On évalue à deux cents millions de dollars la production annuelle des manufactures de notre ville. Le chiffre des salaires payés annuellement atteint cinquante millions de dollars, et celui du capital investi dans les usines et les manufactures dépasse cent cinquante millions. Tout ce que l'industrie moderne peut produire, on le trouve à Montréal à l'heure qu'il est, et pourtant Montréal est loin d'avoir atteint son plein développement.

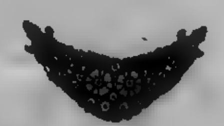
D'après les chiffres du recensement de 1911, Montréal et ses banlieues produisent 16 p.c. des industries du Canda; elle contribue à 17p.c. dans les salaires payés; seulement elle fournit 13 p.c. du capital investi.

Au point de vue provincial Montréal contribue pour 55 p.c. de la production industrielle de la province de Québec; elle paie 59 p.c. des salaires et 46 p.c. du capital investi.

Maintenant si l'on se demande à quoi tient le progrès de Montréal comme centre industriel, il serait difficile de dire quel a été le plus puissant facteur. Nous pouvons toujours dire que notre cité a l'avantage d'expédier et de recevoir à bon marché la matière première, et Montréal réunit plus qu'aucune autre cité américaine les trois grands avantages qui assurent le développement industriel, qui sont le transport par chemin de fer, le transport par les lacs et la possession d'un port océanique. Avec tous ces avantages Montréal est assurée de profiter des facilités de se procurer à bon compte et la matière première et la main-d'oeuvre pour la travailler, grâce à l'immigration. De plus Montréal ayant dans son voisinage de puissantes sources d'énergie, elle peut faire fonctionner facilement ses usines et tous ses grands établissements.

Par ses voies d'eau Montréal peut encore se procurer à de bonnes conditions le combustible qu'il faut pour alimenter les fourneaux de ses fabriques. On s'explique donc maintenant comment elle a pu progresser autant.

La production manufacturière de Montréal d'après le recensement de 1911 est de $195.177.463, tandis que celle de Toronto est de $154.000.000.



Chapitre cinquième

Montréal est le grand banquier du Canada

La métropole du Canada n'est pas seulement un grand centre industriel et commercial, elle est de plus le grand centre financier du pays; notre cité est en quelque sorte le banquier du Dominion. Pour faire l'histoire des banques de Montréal, il faudrait refaire l'histoire de toutes les grandes institutions financières du pays. Elles se sont développées avec le pays et avec Montréal surtout.

Contentons-nous de signaler que neuf banques canadiennes ont leurs bureaux chefs à Montréal, et qu'elles possèdent en tout dans notre cité quatre-vingt-six succursales; de plus, onze autres banques canadiennes ayant leur siège ailleurs que dans la métropole possèdent à Montréal quarante succursales.

L'absorption de banques moins importantes par de plus grandes institutions a contribué à développer le chiffre des affaires des plus grandes institutions. Il serait trop long de faire ici le relevé.

Le Canada peut montrer au monde un fait unique en matière de banque; c'est que nul pays sur la surface du globe ne peut montrer pour ses banques une augmentation de 600 p. c. tel qu'établi par le développement de 18 de nos institutions en 12 ans. Et si l'on tient compte depuis 1890 sept autres banques ont été fondées on peut dire que les ressources à l'heure actuelle, sont sept fois les ressources possédées en 1890 par 18 banques.

Parmi les grandes villes de l'Amérique du Nord, Montréal est entre le 7ième et 9ième rang au point de vue des compensations de banques.



Chapitre sixième

Il y a encore beaucoup de place à Montréal

La ville de Montréal mesure une superficie de 194 milles carrés, avec 754 arpents et demi au mille carré, soit un total de 146,955 arpents. Comme un lot mesure en moyenne une superficie de 25 x 100, nous avons en conséquence près dix lots. Le nombre total des lots doit donc être en conséquence de 1,469,000. Or, comme les manufactures, les compagnies de chemins de fer, les grosses entreprises de construction, etc., prennent des étendues de terrain où les lots se comptent par centaines, il arrive que le nombre de ces lots n'est pas aussi considérable et aussi exagéré qu'on le croirait si l'on compte logés 1,000,000 d'habitants d'ici dix ans.

Ceci donne une idée de l'étendue de Montréal; et depuis quelques années l'activité sur le marché immobilier a été plus intense que jamais. Montréal traverse la même phase que New-York ou Chicago il y a vingt-cinq et trente ans.

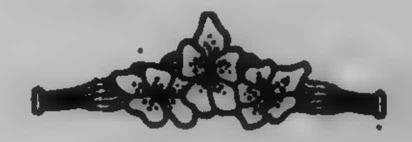


Edifice du Bureau-Chef de la BANQUE DES MARCHANDS DU CANADA A MONTREAL.

On peut se rendre compte de cette expansion immobilière quand on voit l'augmentation énorme du chiffre de la population. Montréal, qui en 1901 n'avait que 366,000 habitants, en compte aujourd'hui 700,000; il faut loger tout le monde et pour les loger il faut construire de plus en plus.

D'après les évaluateurs de la cité de Montréal est actuellement habitée par 30,000 locataires, 14,000 par des propriétaires; en ce moment on compte 750 logis inoccupés; on attribue cette particularité au fait que les propriétaires ont trop élevé le prix du loyer, et que les locataires ont préféré laisser leurs demeures, nombre d'entre eux pour aller demeurer dans les villes et cités avoisinantes. On s'attend à une baisse dans les loyers.

On compte à Montréal 6500 édifices occupés soit par des magasins soit par des bureaux; il y a700 Magasins en construction



Chapitre septième

L'administration de Montréal

La cité de Montréal est administrée par un maire, un bureau de commissaires et par des commissions.

Le maire est président du Bureau des Commissaires, qui compte quatre autres membres élus par toute la ville, et pour quatre ans, à l'exception du maire qui est élu pour deux ans.

Le conseil municipal se compose de trente-et-un échevins représentant trente-et-un quartiers; les échevins sont élus par les électeurs de leurs quartiers.

Le nombre des employés civiques est d'environ huit milles; au 13 juin dernier 1914 pendant la période la plus active, où la ville fait exécuter ses grands travaux publics le nombre des employés était de 14.374 pour lesquels la Cité a payé en une seule semaine $365.967.

La position financière de Montréal.

La cité de Montréal a une dette de $82,000,000 qui sera augmentée d'environ 15 millions en 1914

La cité a le pouvoir d'emprunter chaque année un montant égal à 12 p.c. de l'augmentation de la valeur de la propriété imposable. Cette année l'augmentation de la valeur imposable est d'un peu moins de $40 millions sur 1913. Il est question de faire porter à 15 p. c. le pouvoir d'emprunt et alors la Cité aura une somme disponible de $4,500,000; en 1913 à cause de la hausse sans précédent de l'évaluation foncière qui représentait une augmentation de $100 millions, la cité avait pu emprunter $12,000,000.

En 1913 évaluation totale était de $791.820.595 et en 1914 elle sera de $831,000,000

Montréal paiera environ $4,000,000 par année d'intérêts,

Les revenus annuels de Montréal qui étaient de $6,615,-701 en 1910, s'élèveront à près de $11,500,000 en 1914. — Les sources de ces revenus sont le rôle d'évaluation, l'aqueduc, les impots, comme les taxes d'affaires les taxes personnelles; les marchés, les licences; la Cour du Recorder, des divers et les intérêts payés par les banques.

Les impôts municipaux sont prélevés comme suit:

Un impôt de 1 p c sur la propriété immobilière imposable, comprenant le terrain, les bâtisses et les meubles fixés à perpétutile demeure, sauf les machines; et les conduites, les poteaux, les fils, les rails, les tunnels, appartenant aux corporations publiques.

Un impôt de 7½ p.c. sur tous les établissements manufacturiers, financiers et commerciaux, basé sur l'évaluation annuelle des édifices et des établissements.

Un impôt de $80 *par* $400 de l'évaluation annuelle; le même impot est prélevé sur les brasseurs.

La taxe de l'eau est basée sur le chiffre du loyer des maisons occupées: 5 p. c. pour les logis; 4 p.c. pour les magasins, bureaux et échoppes; 10 p.c. pour les hotels et les auberges, sauf les hotels considérables dont la consommation est réglée par un compteur. Les églises paient une taxe uniforme de $25. Il y a en outre un tarif spécial pour les bains publics, les fontaines et les abreuvoirs aux animaux.

Un impôt de $400 à $600, selon le capital payé des banques, qui paient aussi $100 pour chacune de leurs succursales.

Un impôt d'un dixième p.c. sur le capital payé des compagnies, sauf quelques exceptions.

Un impôt personnel de $300 sur les compagnies d'assurance, vie, accident, ou de confiance.

Un impôt de 1 p.c. sur les primes perçues dans les villes par les Compagnies d'assurance-feu.

Un impôt de $100 sur les compagnies d'assurances maritime.

Un impôt de 2½ pour l'occupation du domaine public pour la construction des caves et des voûtes souterraines, basé sur la valeur de la superficie du terrain occupé.

Un impôt de 5 cts par pied de front pour l'enlèvement de la neige.

Une taxe de $5.00 sur les automobiles des voyageurs de passage.

Les licences coûtent *de* $5 à $1000 pour l'occupation.

Il y a en outre les taxes sur les chiens, les chevaux, les voitures.

Chapitre huitième

Le port de Montréal

"Le port de Montréal n'est pas seulement le point de rencontre du commerce maritime et de la navigation intérieure, il est encore le point central vers lequel viennent converger toutes les lignes de chemins de fer du Canada et toutes celles du Nord-Est et du centre des Etats-Unis.

"C'est de Montréal que partent la presque totalité des produits de l'Ouest canadien dirigés sur l'Angleterre, le continent européen, l'Afrique du Sud, les Antilles anglaises, les Indes Occidentales, etc., et son port reçoit plus du tiers des importations totales du Canra.

"Le développement de son trafic marche de front avec le dévelopement agricole, industriel et commercial du Canada, et nous pouvons dire sans exagération que le port de Montréal est la clef de toutes les voies de communication de toute la moitié septentrionale de l'Amérique du Nord. La prépondérance de son rôle économique ne fera que s'accentuer avec les années, grâce aux constantes améliorations dont le port lui-même et ses voies d'accès par eau et par terre, sont l'objet."

Cette citation de l'ouvrage "Canada-France" publié par la Chambre de Commerce française de Montréal est absolument exacte.

Au 31 décembre 1912, les commissaires nommés en 1906, après un terme de six ans, avaient doté notre port de neuf hangars métalliques permanents, d'un chemin de fer élevé, de trois élévateurs à grains, dont l'un acheté à la "Montreal Grain Elevating Co."; d'un système de transbordeurs reliant les élévateurs Nos 1 et 2 et pouvant distribuer le grain aux navires qui mouillent dans les quinze bassins du port central; d'un chemin de fer de premier ordre sur les quais ;de plusieurs quais et jetées nouveaux, d'une cale-sèche, une des plus grandes du monde. De plus le port fut creusé d'année en année et aujourd'hui des navires de 15,000 tonnes peuvent y mouiller, alors qu'il y a dix ans, un navire de 5,000 tonnes pouvait à peine y venir.

Bref après six années d'une administration sage et éclairée, notre port était devenu le grand rival de celui de New-York, et l'un des plus beaux du monde entier.

En 1907 notre port était visité par les vaisseaux de six nations du monde; en 1912, les vaisseaux appartenaient à neuf nations; en 1907, 43,888 marins étrangers sont venus dans notre port et en 1912, 69,972. En 1907 les revenus du port avaient été de $498.661.18; en 1912, ils atteignaient $1,049,311.50. En 1906, notre port ne pouvait même pas payer ses intérêts; en 1912 il fait plus que les payer.

En 1913 les commissaires du port entrés en fonction au 1er janvier ont continué la politique de leurs prédécesseurs. Ils ont prolongé les quais, contruits d'autres voies d'évitement pour le chemin de fer, complété un élévateur, construit un nouveau hangar en acier, fait d'importants dragages.

Depuis le premier janvier 1914 ils ont poursuivi l'élaboration de leur programme qui comprend la construction de nouveaux hangars, prolongation du réseau de chemin de fer, du dragage.

Le gouvernement du Canada vient de faire un prêt de $9,000.000 à la Commission du port afin de poursuivre ses travaux.



Chapitre neuvième

Quelques statistiques touchant Montréal

Montréal fut fondée en 1642, par Maisonneuve; en 1756, fut fortifié par les Français; en 1760 soumise aux Anglais; en 1775 prise par les Américains; en 1776 reprise par les Anglais.

Montréal est la plus grande ville du Canada, la sixième du continent américain nord, et la vingt-sixième de l'univers.

Montréal a 1242 rues, et il s'en ouvre de nouvelle tous les ans.

Montréal est gardée par 900 agents de police et officiers.

Montréal est protégée contre le feu par 700 pompiers distribués dans 30 postes.

Montréal possède 150 églises de dénominations différentes.

A Montréal la rue la plus longue est la rue Notre-Dame qui mesure 15 milles.

Montréal reçoit dans son port chaque année 800 navires océaniques, 14246 bateaux de navigation itérieure; le tonnage total de cette flotte est de 8,394,002 de tonneaux.

Montréal paie environ $100,000 par année pour l'enlèvement de la neige; la compagnie des tramways la rembourse d'une bonne partie.

Montréal possède une île (l'île Ste-Hélène) qui est visitée chaque année par 300,000 personnes.

Montréal possède environ 500 propriétaires d'automo-[redacted]

Montréal "agrandi" (Greater Montreal) comprend deux cités, trois villes et quelques petites municipalités.

Montréal paie $950,000 par année pour son éclairage. Il y a 3500 lampes dans les rues.

Montréal a 850 acres de parcs publics.

Montréal compte 112 banques avec bureaux-chefs et succursales.

Montréal a pour $60,000,000 de compensations de banque par semaine.

Montréal a le plus grand hôtel des postes du pays, douze succursales, et 100 sous-offices.

Montréal reçoit et voit partir 155 trains de voyageurs toutes les vingt-quatre heures.

Montréal a un taux de mortalité de 40.5 par 1000.

Montréal a 957 milles de rues, et 232 milles d'égouts.

Montréal a transporté dans ses tramways en 1913 125,000,000 de personnes.

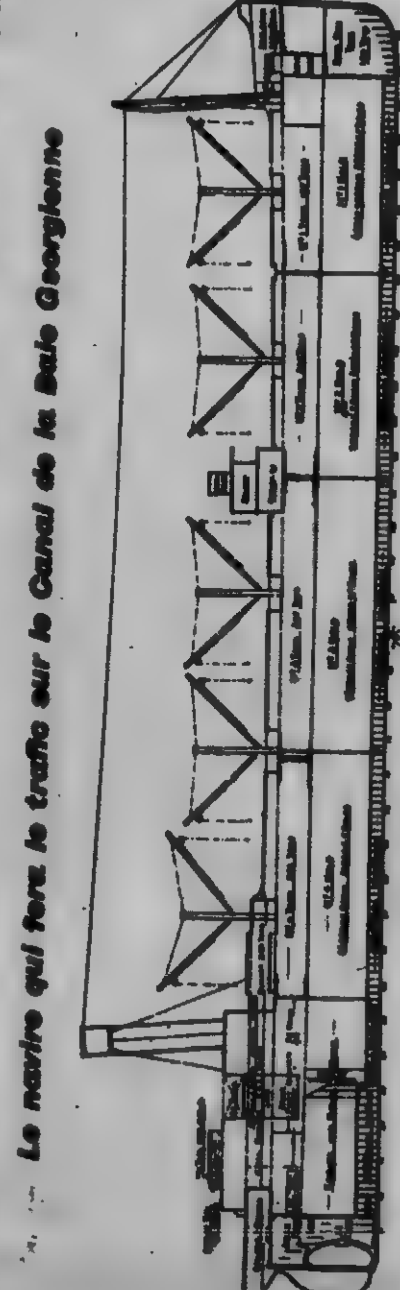
Montréal possède 740 écoles, deux universités, deux séminaires et huit collèges.

Montréal avait 196,400 noms dans son almanach des adresses en 1913.

Montréal dépense 66,000,000 de gallons d'eau par jour.

Montréal a retiré $461,396.43 de son port en 1913.

Le navire qui fera le trafic sur le Canal de la Baie Georgienne



Voici le type du bateau moderne servant au transport du grain. Les plans des écluses du Canal de la baie Georgienne ont été préparés de façon "à le laisser passer". Il a 600 pieds de longueur, 60 pieds de largeur et un tirant d'eau de 20 pieds; sa capacité est de 12,000 tonnes et par conséquent peut contenir 400,000 minots de blé, ce qui pour le transport par chemin de fer demanderait 400 chars de 60,000 tonnes ou 10 trains de 60 chars. Il prendrait 70 heures pour se rendre de la Baie Georgienne à Montréal et c'est lui qui remplacera le canot [illegible]écorce [illegible] Sauvages de Champlain pour faire ce portage de la Baie Georgienne à Montréal. Pour faire la navigation maritime il faudrait un changement complet d'équipage; le transbordement à Montréal sera plus économique.

QUATRIEME PARTIE

La Province de Québec

Nous sommes heureux de donner à nos lecteurs la primeur d'un extrait d'une brochure intitulée "La Gaspésie", que le département de la Colonisation des Mines et Pêcheries doit publier dans quelques jours. Ce joli volume de quelques deux cents pages est dû à la plume alerte de M. Alfred Pelland, le rédacteur de cette branche de l'administration provinciale.

Les pêcheries et la chasse

Au retour d'un voyage qu'il fit dans la Gaspésie, en 1836, l'abbé Ferland s'écriait: "C'est le pays de la morue! Par les yeux et par les narines, par la langue et par la gorge, aussi bien que par les oreilles, vous vous convaincrez bientôt que, dans la péninsule gaspésienne, la morue forme la base de la nourriture et des amusements, des affaires et des conversations, des regrets et des espérances, de la fortune et de la vie, j'oserais dire de la société elle-même."

Il n'y eut donc pas grand risque d'affirmer qu'une telle contrée semble avoir été connue des hommes du nord, du Groenland ou de l'Islande, dès le Xe et XIe siècles. Cette assertion de plusieurs historiens de la première heure est du reste confirmée par le Père Christian Leclercq, missionnaire récollet, qui constata que les indigènes de la Gaspésie possédaient des connaissances très précises sur la navigation et la divinité.

M. Benjamin Sulte dit que dès avant le premier voyage de Jacques Cartier, l'industrie de la pêche et le commerce des pelleteries se faisait depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'au lac Saint-Pierre. Ceux qui s'y livrèrent furent vraisemblablement des Basques. Champlain signale d'ailleurs leur présence dans le Golfe, à divers endroits de ses récits de voyage.

Les récits des voyages de Cartier attirèrent l'attention des pêcheurs bretons et normands sur les pêcheries du golfe Saint-Laurent, et ces aventureux marins ne tardèrent pas à en tirer profit.

Puis ce furent Champlain, Sagard et les premières relations des missionnaires jésuites qui célébrèrent à l'envie les richesses ichtyologiques de la Gaspésie. Mais ce fut Denys, dans sa "Description Géographique et Historique des Costes de l'Amérique Septentrionale, etc." qui parla le mieux et avec le plus d'autorité des pêcheries de cette contrée. Concessionnaire lui-même de toutes les côtes sud du golfe Saint-Laurent, depuis Canseau jusqu'au cap Rosier, il fut le premier à y établir des pêcheries sédentaires qu'il exploita avec des fortunes diverses de 1633 à 1688. Le principal établissement de Denys se trouvait à la Petite-Rivière, aujourd'hui Barachois.

Détruits par la flotte de Phips, les établissements de Denys furent rétablis par d'autres membres de sa famille.

Pendant que les Denys exploitaient les pêcheries de la Baie des Chaleurs, le sieur Riverain s'installait à Matane et à Cap-Chat.

Les Denys et Riverain furent les deux principaux exploiteurs des pêcheries de la Gaspésie; mais la fortune ne les favorisa guère, bien qu'il y eut alors une grande abondance de poisson. La morue, le maquereau, le loup marin, le marsouin et la baleine se prenaient sur les côtes mêmes de la Gaspésie, et leurs produits approvisionnaient pour ainsi dire à eux seuls le marché de l'Europe.

Avec les guerres qui précédèrent la cession du Canada à l'Angleterre, on vit la destruction des établissements de pêche de la Gaspésie. Wolfe fut même employé à l'exécution de cette triste besogne. Il s'en acquitta du reste de fort mauvaise grâce.

Ce fut alors le tour des pêcheurs des îles normandes de la Manche d'exploiter les pêcheries de la Gaspésie. Le plus célèbre fut Charles Robin. C'est à Paspébiac qu'il jeta les bases de son industrie, laquelle devait embrasser, dans la suite, toute la péninsule. Il exerça, pendant nombre d'années, son empire sur les poissons et les pêcheurs. Ce fut dans l'histoire de l'industrie canadienne un monopole sans exemple, si l'on en excepte toutefois celui de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

La maison Robin expédiait encore, vers le milieu du siècle dernier, 40,000 quintaux de morue par année, et 20 navires étaient employés à leur transport en Europe, aux Antilles et dans l'Amérique du Sud.

Une cinquantaine d'années après l'établissement de la maison Robin, à Paspébiac, un des anciens commis des Robin, David LeBouthillier, fonda une maison rivale, laquelle devait également prendre une grande extension, puisqu'elle exporta annuellement jusqu'à 25,000 et 30,000 quintaux de morue.

"En 1802, Charles Robin se retira très riche du commerce du poisson, et il eut pour successeur à la tête de la firme, son neveu, Jacques, qui mourut en 1864."

L'abbé Ferland, de son côté, parle en ces termes des pêcheries de la Baie des Chaleurs:

"Trois compagnies occupent une large part du commerce de poisson dans le district de Gaspé: ce sont les maisons Robin, Janvrin et LeBouthillier. Ces deux derniers se sont associés depuis peu d'années. Le chef-lieu de leurs opérations est à Paris, d'où ils exportent surtout la morue de réfection. M. LeBouthillier dirigeait auparavant, dans ce pays, les affaires de la Maison Robin.

Il y a 60 ans, un jeune homme de Jersey, nommé Charles Robin, vint s'établir à Percé, où il y avait encore quelques habitations. A l'intelligence et à l'activité de ses compatriotes, il joignait une instruction supérieure. Il s'engagea avec succès dans le commerce du poisson et ses affaires s'étendirent graduellement. Autour de son

établissement se réunirent plusieurs jersais, ainsi que quelques familles irlandaises, canadiennes et acadiennes.

"Percé prenait un accroissement rapide. Vers 1808 et 1809, par suite des guerres napoléoniennes, le prix des vivres devint très élevé, et la morue se vendit alors jusqu'à £6.0.0. le quintal. Aussi les profits du commerce furent si considérables pour M. Charles Robin qu'il ne savait plus où placer ses capitaux. Il s'associa ses neveux, qui avaient les goûts et les talents de leur oncle et qui continuèrent les affaires.

"Cette maison possède trois grands établissements: un à Percé, un à Grande-Rivière et le principal à Paspébiac. Aucun des propriétaires ne réside sur les lieux. M. Philippe Robin voyage en France et en Italie; de là, par lettres, il communique ses plans et ses ordres, que M. Jacques Robin, résidant à Jersey, est chargé de faire exécuter. Dans le district de Gaspé, les affaires sont dirigées par six commis, placés deux par deux. Ces employés doivent être célibataires, ou bien s'ils sont mariés, ils ne doivent pas avoir leurs femmes auprès d'eux. On leur a imposé un règlement très sévère, entrant dans les plus minutieux détails de la conduite à tenir, et spécifiant même les plats qui, chaque jour, doivent être servis à table... Choisis vers l'âge de quatorze ans et formés pendant quelques années auprès des chefs, ces employés sont envoyés dans les établissements de la Gaspésie, où les intérêts de la Compagnie semblent s'identifier avec les leurs. Tous les deux ans, un des commis de chaque magasin va passer l'hiver à Jersey, afin de rendre compte de l'état des affaires.

Un des grands principes de la maison Robin est de ne permettre aucune innovation. L'on rapporte bien des traits de leur attachement à l'ordre établi. Je n'en citerai qu'un. Leurs navires doivent se terminer en cul-de-poule; il y a peu d'années, leur principal charpentier faisant un brick pour le service de la côte, crût devoir lui donner une poupe carrée, parce que le bois qu'il employait favorisait cette forme. Quelques mois après, il reçut l'ordre de le défaire et de le rebâtir à poupe allongée; les chefs joignirent une injonction sévère de conserver rigoureusement les anciens usages.

Dans un autre endroit du même ouvrage, l'auteur parle de la pêche à la morue et les différentes manières de la préparer.

"Du lever au coucher du soleil, le pêcheur est occupé sans cesse à tendre ses lignes, à les retirer et à arracher les hameçons du gau de la gloutonne morue.

"Rentré au havre, commence le travail des "gens de terre". Hommes, femmes et enfants s'occupent à piquer la morue, à la décoller, à la trancher, à la saler; il leur faudra, la semaine suivante, l'étendre, la plier et lui faire subir de nombreuses manipulations avant qu'elle puisse mériter le nom de morue sèche.

"La morue sèche est marchande ou de "réfection suivant qu'elle a été traitée avec plus ou moins de soin. On dit que la morue est marchande, lorsque, après la préparation, la chair ne présente ni tache, ni coupure, ni meurtrissure; elle se vend plus cher que l'autre et est destinée aux marchés du Brésil, de l'Espagne et de L'Italie. La morue de réfection est gardée pour le Canada et les Indes Occidentales; elle forme la principale nourriture du pêcheur gaspésien; il laissera la morue marchande comme trop insipide, et choisira pour son dîner celle dont la chair tachée dénote que les mouches y ont déposé leurs oeufs. Ces matières étrangères produisent de la fermentation dans les parties voisines et leur donne un goût plus piquant.

"La morue verte ne s'apprête qu'en automne, quand les pluies deviennent trop fréquentes, pour qu'on puisse la faire sécher; on se contente de l'ouvrir, de la décoller, de la nettoyer et de la saler; elle est alors prête à être empaquetée.

Tous ceux qui ont étudié d'un peu près les façons des gaspésiens de préparer la morue s'accordent à dire qu'elles n'ont pas varié, et qu'après 250 ans les pêcheurs Basques Bretons reconnaîtraient encore les "graves" de la Baie des Chaleurs, avec leurs longues lignes de chafauds. La seule différence est dans l'empaquetage. Autrefois, la morue était expédiée en tas, "en mouton", comme ils disaient alors, tandis qu'aujourd'hui, elle est soigneusement tassée dans les barils.

Au sujet de l'abondance de la morue, voici ce que dit M. Clarke:

"C'est l'opinion commune et souvent exprimée, sur la côte, que la pêche n'est pas aussi bonne qu'autrefois, que la morue et la bouette se font plus rares; mais même dans l'ancienne histoire de pêche de Denys, pour la moitié du siècle finissant en 1672, on trouve par-ci par-là des plaintes sur la rareté de la bouette, et si l'on tient compte du nombre considérablement augmenté des stations de pêche sur la côte et du fait que celui des gens qui y étaient employés est beaucoup plus considérable, il n'est que naturel que la part de la bouette pour chaque pêcheur se trouve médiocre en comparaison de ce qu'elle était autrefois. M. Dalbel, qui fut pendant plusieurs années le gérant de la Compagnie Fruing, a calculé, pour moi, [illegible] le nombre de poissons pris à ses diverses stations de [illegible] s'élève au chiffre moyen de trois à quatre millions; si ce calcul est exact, il n'y a aucun doute que la côte entière de la Gaspésie donne de vingt à trente millions de morues par année. Ce qui est merveilleux, c'est qu'après environ trois siècles de pêche dans le Golfe, il reste encore une morue. Il est peut-être impossible à qui que ce soit de trouver une preuve plus convaincante de la prolificité de cet "Alma Mater" de toute vie: la Mer".

Monsieur J.-C. Langelier a tracé une excellente esquisse des différentes manières de pêcher les divers poissons de la Gaspésie. Nous en donnons un résumé succinct:

"La pêche à la morue se fait dans le voisinage des côtes, dans les anses et les baies, c'est ce qu'on appelle la pêche de "rivage'; elle se fait aussi sur les bancs, à vingt-cinq à trente milles des côtes. Les pêcheurs qui ont des moyens, construisent eux-mêmes leurs embarcations, se pourvoient à leurs frais de tous leurs appareils nécessaires, pêchent pour leur propre compte et vendent leur poisson frais aux marchands ou bien le préparent et attendent l'automne, pour le vendre aux spéculateurs, qui parcourent toutes les côtes pour acheter tout le poisson qu'ils peuvent trouver. Ceux qui n'ont pas le moyen de se procurer les embarcations ainsi que les autres appareils nécessaires les louent des grandes maisons qui font le commerce du poisson. Le loyer d'une embarcation toute gréée varie de $25 à $35 par saison et le bail stipule invariablement que tout le poisson qui sera pris dans une embarcation ainsi louée, devra être vendu exclusivement à au marchand qui fournit cette embarcation. Ces embarcations ont une trentaine de pieds de longueur et de six à

dix pieds de largeur. Elles sont faites de cèdre et pointues aux deux bouts, comme les baleinières. Elles ont deux voiles et se comportent admirablement à la mer.

"Pour la pêche de rivage, les gens partent le matin, vers deux ou trois heures, et reviennent entre quatre et cinq heures de l'après-midi, afin d'avoir le temps de préparer leur poisson avant la nuit. Chaque embarcation est montée par deux hommes, qui emploient deux lignes, quand ils pêchent dans trente ou quarante brasses d'eau, et jusqu'à quatre lignes quand ils pêchent dans un dizaine de brasses. Lorsque le "poisson donne," c'est-à-dire que la pêche va bien, les hommes n'ont pas un instant de repos; pendant qu'ils décrochent le poisson pris à une ligne, l'autre est attaquée par d'autres poissons, et quand ça mord bien, chaque coup de ligne rapporte deux morues. Dans ces circonstances, une embarcation revient chaque jour avec 2,000 livres de poisson, c'est-à-dire mille livres pour chaque homme qui la monte.

"La pêche sur les bancs se fait avec des lignes dormantes de 600 à 1200 brasses de longueur, retenues à chaque extrémité par des ancres qu'on attache à des bouées. On laisse les lignes de six ou huit heures dans l'eau, et, à certaines saisons, notamment dans le mois de septembre, deux hommes prennent en quelques heures, avec une ligne de 300 brasses, jusqu'à cinq ou six mille livres de morue. Du 15 juin au 15 octobre, deux hommes faisant la pêche des bancs, peuvent prendre 600 quintaux de morue.

"Le temps de la pêche dure ordinairement du mois d'avril au mois de novembre. Cett[illegible]ériode est divisée en deux parties qu'on appelle "p[illegible] d'été" et "pêche d'automne". La pêche d'été finit [illegible] août. La morue prise jusquà la fin de septembre [illegible]chée ou préparée pour l'exportation; celle qu'on pren[illegible]rès cette date est salée, mise en barils et vendue sur les marchés locaux.

"Comme on le voit, la pêche à la morue constitue un emploi très lucratif et peut facilement rapporter de $300 à $400 par été à un homme actif et laborieux.

"La pêche au hareng dure depuis le mois d'avril jusqu'au mois de décembre. Elle se fait avec des rets et avec des seines.

"Ces rets ont généralement trente brasses de longueur et cinq ou six de largeur. On les tend verticalement dans les endroits où passent les bancs de harengs et on les visite chaque matin pour enlever le poisson. Au printemps, quand la pêche est bonne, il se prend chaque nuit de cinq à dix barils (de 200 livres) de harengs dans un rets.

"Il est presque impossible de se former une idée de l'abondance du hareng. Au printemps, ils forment des bancs si pressés, le long du rivage que cette pression des poissons les uns sur les autres et l'action des vagues les tuent par milliers. Le Dr Fortin, qui a pendant plusieurs années eu la garde des pêcheries de la Gaspésie, dit qu'il a vu bien des fois la grève, sur des distances de plusieurs milles, recouverte d'une couche d'oeufs de harengs de deux ou trois pieds d'épaisseur. "Ceci, ajoute-t-il, paraîtra peut-être étonnant à quelques personnes; mais elles reviendront vite de leur étonnement en réfléchissant au fait que la femelle du hareng porte dans ses ovaires de six a huit millions d'oeufs."

"Le maquereau se pêche à la seine ou à la ligne. La pêche à la seine se fait absolument de la même façon que celle du hareng. Pour la pêche à la ligne, on emploie des lignes de chanvre ou de coton de six à huit brasses de longueur. Pour appâter on met sur l'hameçon un petit morceau du cou du maquereau. Chaque pêcheur prend deux lignes qui sont attachées sur l'embarcation, et quand le poisson donne, un équipage de quinze hommes peut prendre en six heures de vingt à trente barils de maquereau, qui se vend de huit à vingt piastres le baril, selon la qualité.

"La pêche du homard est aussi une occupation très payante. Elle ne se fait que sur les bords de la baie des Chaleurs, attendu que le homard ne fréquente pas les rivages du golfe Saint-Laurent, qui forme la limite nord de la Gaspésie. Cette pêche est des plus faciles. Elle se fait au moyen de trappes en bois, fermées aux deux bouts par une espèce de rets au centre duquel on ne laisse qu'une petite ouverture. Au milieu de la trappe, on suspend ou l'on fixe comme appât un morceau de poisson. Le homard passe facilement dans l'ouverture pour aller chercher cette proie, mais ne peut plus revenir sur ses pas. La trappe est munie d'une pierre qui la retient au fond de l'eau, et attachée à une corde dont l'extrémité supérieure est assujettie, à la surface de l'eau, à une bouée qui est elle-même fixée sur une grande ligne ou cable qui retient le tout. Ces lignes ont plusieurs arpents de longueur, selon l'étendue des hauts-fonds sur lesquels se fait la pêche. Le pêcheur visite ses trappes une couple de fois par jour. Pour cela, il se rend avec son embarcation à la première bouée et suit la ligne jusqu'au bout. Au moyen de la corde reliant la bouée à la trappe, il amène celle-ci à la surface de l'eau et s'il y a un homard ou des homards, car on en prend souvent plusieurs dans la même trappe, il ouvre le dessus de la boîte, saisit le homard par les barbes et le jette dans son embarcation. Il remplace l'appât enlevé puis renvoie la trappe à l'eau.

"La pêche au saumo[illegible]it au moyen de rêts que l'on tend sur le bord de la mer, [illegible] les anses et surtout à l'embouchures des rivières. A la haute marée, le poisson passe au-dessus des rêts pour se rendre près de terre ou remonter dans les rivières; mais du moment que l'eau baisse, il s'éloigne de terre et retourne vers la mer, où son passage est intercepté par les rets. Il se prend dans les carreaux des rets et reste prisonnier tant que le pêcheur ne va pas le dégager pour le jeter dans son embarcation."

Durant la moitié du siècle dernier, la maison Robin eut à subir plusieurs concurrents: les Hyman, leBouthillier Frères, Marquand et Cie, Copy, LeBas, La Compagnie de Pêche de Percé, C. Biard et Cie. Quelques-uns ont disparu, tandis que d'autres ont persisté.

Les principales maisons qui font actuellement le commerce de poisson sont :Robin, Jones et Whitman. C'est l'ancienne maison Robin qui est ainsi transformée. Son bureau principal est désormais à Halifax, et ses succursales embrassent toute la côte de la Baie des Chaleurs. Cette compagnie, en outre de son commerce de poisson, a considérablement développé son commerce de nouveautés, etc., et elle possède, à Paspébiac, le plus beau et le plus important magasin à rayons du district de Québec, en dehors de la ville de ce nom. La vieille maison existe toujours à Paspébiac, avec plusieurs autres succursales. La maison Fruing et Co. est intallée à Grande-Grève et a aussi de nombreuses succursales. Il faut aussi mentionner la "Gaspé Fich Company", Wm. Hyman et Son, C. and H. Kennedy, Leonard Bros., dont la maison principale est à Saint-Jean, N.-B. J.-W. Winsor s'occupe de mettre le homard en conserve et possède de nombreux établissements

en Gaspésie. Il y a en outre beaucoup de marchands qui achètent le poisson directement des pêcheurs et l'expédient aux marchands de gros de Québec, Montréal et des Provinces Maritimes.

Comme on le voit, nous sommes loin, bien loin du monopole des Robins!

Il y a dans la Gaspésie deux établissements de pisciculture: un pour le saumon est à Gaspé, et l'autre pour le homard est à Port-Daniel.

M. R.-C. Lindsay, directeur de la piscifacture de Gaspé, dit dans son rapport de 1911 avoir déposé 1,845,000 alevins de saumon dans les rivières Saint-Jean (Douglastown), York et Dartmouth. Ceux déposés les années précédentes dans ces rivières ont donné les résultats les plus satisfaisants, et les pêcheurs à la mouche et au filet firent de fructueuses pêches.

L'établissement pour la reproduction artificielle du homard de Port-Daniel-Ouest existe seulement depuis 1910, et déjà, en 1911, on pouvait évaluer à 12,000,000 le nombre de ces crustacés qui furent lâchés à Pabos, New-Port, Shigawake et dans la baie de Port-Daniel.

M. Edouard Dea est le directeur de cette piscifacture.

Il importe aussi de dire que le très important établissement de Restigouche, situé à Flatslands, N.B., opère largement dans le fond de la Baie des Chaleurs, surtout sur les rivières Restigouche et Matapédia.

Les pêcheries de la Gaspésie ont le double attrait de constituer pour ceux qui s'y livrent un "sport" recherché, même des millionnaires, et de constituer pour ceux qui s'y livrent une importante source de revenu.

Les plus belles rivières à saumon de la province de Québec sont dans la Gaspésie. Quelques-unes sont affermées à des clubs renommés comme :le Matamatjaw, le Cascapédia, le Bonaventure, le Sainte-Anne-des-Monts. Ces clubs, très "fermés", ont des installations luxueuses.

Il reste toutefois beaucoup d'endroits où la pêche est "libre," et les touristes, aussi bien que les "pays" peuvent se livrer, en toute liberté, à ce "sport" vraiment royal.

LA CHASSE.

On dit que ce n'est généralement pas le gibier qui manque au chasseur de la Gaspésie, mais plutôt la poudre et le plomb. Cette assertion n'a rien d'exagéré, car le gibier foisonne partout dans la forêt, sur les battures, sur les grèves et sur les innombrables cours d'eau.

L'orignal, le caribou, l'ours, la marte, le pékan, la loutre, le vison, le castor et la perdrix abondent dans les grands bois tandis que les espèces les plus variées de gibier à plumes encombrent les baies et les estuaires des rivières. L'outarde, l'oie sauvage et les canard sont particulièrement nombreux.

On se fera une idée assez exacte de l'abondance du gibier à plume en lisant ce récit de l'abbé Ferland, au sujet de la gent ailée des environs de Percé:

"Cette ville aérienne (le sommet du rocher de Percé) se divise en deux quartiers bien distincts: celui des cormorans et celui des goélands. Si un individu d'une des tribus ose franchir la limite assignée à ceux de sa plume, cet empiètement n'est jamais toléré en silence. Un cri formidable, formé de milliers de cris, retentit dans les airs, et se fait entendre à la distance de plusieurs milles; une nuée, semblale à un brouillard épais de neige, s'élève aussitôt au-dessus du camp souillé par la présence de l'étranger. Les envahisseurs sont-ils nombreux, une colonne se détache de la masse des habitants du territoire menacé, et décrivant une demi-cercle, va attaquer les ennemis sur les derrières. Comme les défenseurs de la patrie sont toujours plus forts sur le sol natal, les étrangers doivent déguerpir devant les cours de bec et les malédictions de leurs adversaires. Cette petite guerre entraîne de fréquents combats, car à peine se passe-t-il un quart d'heure, sans que des cris aigus nous avertissent que la discorde a lancé ses brandons parmi la gent volatile."

Quelque abondant que soit le gibier dans la Gaspésie, le gouvernement de Québec a agi sagement en créant une vaste réserve dans l'intérieur de la péninsule. Il s'agissait de mettre à profit la triste expérience d'autres contrées de la province, où le gibier fut jadis abondant, mais qu'une imprévoyance stupide a complètement dépeuplé.

Voici la description de cette réserve, telle que nous la trouvons dans la loi qui l'a créée:

"Commençant à la ligne de division entre le comté de Matane et le comté de Bonaventure, à l'intersection du 67e méridien de longitude est avec la ligne de profondeur du comté de Bonaventure; de là, le long de la dit lingne de profondeur du comté de Bonaventure et son prolongement, dans la même direction, atteignant le 65e méridien de longitude est, au lac Edouard, dans le comté de Gaspé; de là, au nord, le long du dit 65e méridien jusqu'au 49e parallèle de latitude nord; de là, à l'ouest, le long du dit 49e parallèle jusqu'à son intersection avec la ligne de profondeur du canton de Cap-Chat; de là, suivant les lignes de profondeur des cantons de Romieu, Dalibaire et de Cherbourg, dans le comté de Matane, jusqu'au 67e méridien susdit; de là, au sud, le long du dit 67e méridien, au point de départ, le tout comprenant une superficie d'environ deux mille cinq cents milles carrés, plus ou moins."

Ce territoire a été mis à part, dit le Statut 6, Edouard VII, chapitre 17, comme réserve forestière, endroit de chasse et de pêche, parc public et lieu de délassement, sous le contrôle du ministre des Terres et Forêts, pour les citoyens de la province de Québec.

Un ordre en conseil du 7 avril 1905 dit que le territoire ci-dessus décrit est éminemment propre aux fins pour lesquelles il a été érigé en réserve, vu qu'il est tout à fait impropre à la colonisation, que plusieurs grandes et importantes rivières y prennent leur source, qu'il est riche en poisson et en gibier, toutes choses qu'il est dans l'intérêt public de protéger.

Quelques statistiques sur notre Province

Pour compléter cette courte étude sur la colonisation dans la province de Québec, ajoutons quelques statistiques qu'il est intéressant de connaître:

Pour compléter cette courte étude sur la colonisation dans la province de Québec nous ajoutons quelques statistiques qu'il est intéressant de connaître:

La province de Québec est la plus grande des neuf provinces de la Confédération, sa superficie est de 706.834 milles carrés, soit 455.078.602 acres de terre, et 7,9295.158 d'eau.

En 1901 la population de la province était de 1,648,898 habitants et en 1911 de 2,002,712, dont 991,465 femmes.

La population française de la province est de 80 p.c.; la population française de tout le Canada, en dehors de la province est de 55,000, et celle de la province de 1,670,000.5.

De la population française de notre province 70 p.c., ou 1,169,000 habitants la campagne, et 30 p.c. soit 501,000 les villes et les cités.

On évaluait $150,000,000 la somme de salaires et traitements payés aux Canadiens-français en 1911.

La province de Québec avait au recensement de 1911 4,845 établissements industriels, avec une capitalisation de $71,000,000 33,000 employés et une liste de paie de $32,000,000 et une production évaluée à $131,000,000.

De la chasse et de la pêche la province a retiré en 1911-12, $116,080.

La province de Québec possède 200 clubs de chasse et de pêche incorporés.

La province a 45,000 milles de grandes routes.

La route Edward VII constitue le plus bel échantillon de construction au Canada.

Au cours de l'été 1913, du 1er juillet au 15 oct. le gouvernement a dépensé $1,522,392 pour les bons chemins. Les municipalités ont fait des demandes pour $8,198,000 des 10 millions votés en 1912.

Le revenu ordinaire du gouvernement pour 1912-1913 a été de $8,382,737; les dépenses ordinaires ont été de $7,612,161 et les dépenses ordinaires $341,833 laissant un surplus de $498,728.

La production minière de la province de Québec en 1912 a été de $11,187,110, augmentation de 26.9 p.c. sur 1911.

La province de Québec fournit 80 p.c. de l'amiante dans l'univers. En 1912 l'évaluation a été de $3,059,084; celle de 1913 sera d'environ $3,800,000.

Le revenu des cultivateurs de notre province provenant des récoltes des champs et de l'industrie seule s'élève à 125 millions par année.

La province de Québec possédait en 1912 557 beurreries, 989 fromageries et 593 beurreries et fromageries.

En une année après que le gouvernement eut interdit l'exportation du bois de pulpe des terres de la Couronne dix neuf pulperies, et compagnies manufacturières de papier ont été incorporées avec un capital de $41,700.000.

En 1912 677,215,000 pieds de bois ont été coupés dans la province, représentant $10,693,262.

La province de Québec possède vingt-huit pulperies et fabriques de papier.

La superficie de la province de Québec est presque deux fois celle de la province d'Ontario.

La province de Québec est arrosée par les plus grands fleuves de l'univers. Le *Saint-Laurent* mesure 750 milles entre le lac Ontario et le Golfe. La *Rivière Ottawa*, qui a la distinction d'être de toutes les rivières du globe, celle sur laquelle flottent le plus grand nombre de billots, se trouve entièrement dans la province de Québec, pour ses 300 miles et la balance, de 400, constitue la ligne de démarcation entre les provinces de Québec et Ontario. La province compte aussi la *Rivière St. Maurice*, si riche en pouvoirs d'eau; le *Richelieu* qui fait partie de la voie d'eau reliant New-York à Montréal, le *Saguenay*, dont la largeur moyenne de deux milles sur un parcours de cent milles et d'une profondeur variant de 400 à 1800 pieds.

En sus de ces grands fleuves, la province compte aussi plusieurs autres rivières considérables. Parmi ces dernières, citons la Gatineau, la Lièvre, la rivière Rouge, le Yamaska, le Saint-François, la Chaudière, la Batiscan, la Pentecôte, la Manicougan et la rivière Hamilton.

La province de Québec a, de toutes les provinces du Dominion, le plus grand nombre de chutes d'eau disponibles (représentant le plus de forces hydrauliques). Comme exemple, mentionnons les chutes Shawinigan, les chutes Montmorency, la Grande Décharge et la Chaudière. On estime que les chutes Shawinigan et la Grande Décharge égalent, à chacune d'elles, presque les chutes Niagara; que le Manicougan est capable de développer un million de chevaux-vapeur, voués au gaspillage. A part cela, le pays est couvert de chutes innombrables dont on ne tire aucun profit.

Les terres les plus fertiles de la province de Québec sont situées dans les vallées du Saint-Laurent, du Richelieu et du Saint-François. La chaîne des Laurentides, parallèle au Saint-Laurent, se compose en réalité de collines à surface inégale, bien que d'une altitude variant entre 250 et 2,500 pieds. Çà et là dans la vallée du Saint-Laurent on

aperçoit, longeant la rive sud, des montagnes isolées qui surgissent tout coup de la plaine, comme si la main de quelque géant, de la fable les y eut déposées."

Les lacs abondent dans la province de Québec. On y compte par milliers les lacs d'une splendeur égale aux merveilleux lacs de Killarney, dans le sud de l'Irlande, renommés par tout l'univers pour leur pittoresque, aux lacs de Lomond et Oatrine, en Ecosse, qui attirent les touristes de tous les points du globe. Les principaux lacs de la région colonisée sont le lac St Jean, d'une renommée mondiale à cause de son saumon d'eau douce — le ouananiche, — lac Memphramagog, le lac Témiscouata et le lac Mégantic. A ces lacs ajoutons ceux formés par élargissements du Saint-Laurent et qui sont connus sous les noms de Saint-François, Saint-Piere et de St-Louis.

Les concessions forestières de la province de Québec couvrent cent millions d'âcres ou le cinquième de toutes les limites à bois du Canada. Dans le nord les principaux bois sont le pin, l'épinette et le sapin; au sud, ce sont l'érable, le tilleul et le tremble.

En fait de minéraux, Québec est d'une richesse inouie en amiante et en fer. On y rencontre de l'or, de l'argent et du graphite, mais comme les vastes régions du Nord sont encore inexplorées, nul ne saurait prédire ce que le sol de la province réserve au prospecteur de l'avenir. Dans le voisinage du lac St-Jean, il y a tellement de minéral de fer à la surface même du sol, que l'on a qu'à se donner la peine de le transporter. A l'heure actuelle, à cause de la présence de titanium dans ce minérai, on ne l'utilise pas, mais dès que l'on aura découvert un procédé de fondage moins coûteux, ou que l'on s'en servira dans l'indus trie, cette vaste région pourra alors approvisionner tout l'univers du fer nécessaire pour la construction des navires et des ponts.

Un sixième de *la production du bois* au Canada provient de ses forêts qui représentent le cinquième de toute la superficie boisée du Canada, et de plus, la province fournit 60 p.c. du bois à pulpe qui se fabrique au pays.

Comme les vastes étendues et les richesses naturelles ne font pas un pays ni constituent-elles le principal actif d'une nation, on se demande tout naturellement quels sont ceux qui possèdent cette tère merveilleuse et d'où ils viennent?

D'après les statistiques, l'augmentation de *la population canadienne-française,* pendant les dix dernières années, a été de 28½ p.c. tandis que celle de toute la province n'atteint que 2 1pour cent et cele de l'Ontario, 15 pour cent.

D'après les deraier recensement, la population, ainsi que le taux d'augmentation pendant la dernière décade, est été comme suit:

		Pourcentage d'augmentation
Québec	2,003,232	21
Ontario.	2,523,274	15

C'est dans la province de Québec que l'augmentation naturelle est la plus forte de toutes les provinces de l'est.

Avec une province aussi abondamment pourvue de richesses naturelles et peuplée par une race si forte, on ne peut s'étonner d'un développement si considérable et de ce que cette expansion va s'accentuant à l'heure actuelle.

Quand il *s'agit de bestiaux,* on dit ordinairement que l'Alberta occupe le premier rang dans la Confédération; cependant, les chiffres qui suivent attestent que Québec la laisse loin derrière elle:

	Québec	Alberta
Bestiaux	1,488,000	852,171
Porcs	697,500	171,357
Moutons	536,400	155,301

Québec est une province qui possède une race particulière de bestiaux et de chevaux. La vache canadienne-française, de la taille et du type des familles Gurnesey et Jersey, mais se rapprochant des Shorthorns par la couleur, est élevé depuis au-delà de deux siècles et demi et le cheval canadien-français, bien que de petite taille, jouit d'une réputation des plus enviables pour son endurance et sa longévité.

Le plus beau *collège agricole* du Canada a été construit à Sainte-Anne, par Sir William McDonald, à un coût d'environ $10,000,000. En outre de cela, la province possède des écoles d'agriculture à Oka, à Roberval et à Sainte-Anne de la Pocatière.

On est très loyal dans la province de Québec. M. W. G. Hunt publiait récemment dans le "Canadian Standard Magazine" de Calgary une conférence dans laquelle il disait:

" Les Canadiens-français sont fidèles à leurs engagements et la probité des gens de la campagne est passée à l'état de proverbe. Les gens de la province de Québec s'acquittent de leurs dettes mieux que ceux de toute autre province, et ceci est dû à leur amour de l'épargne. On dit qu'un Canadien-français fera vingt milles pour épargner un demi-dollar et qu'il ne fera pas deux milles pour en gagner un."

CINQUIEME PARTIE

Le Canada économique

INTRODUCTION

Un numéro de luxe-souvenir publié par la Chambre de Commerce du District de Montréal, n'eut pas été complet sans une étude sur la situation économique du Canada qu'à plaisir on se plait à dénaturer dans certains milieux.

Il est incontestable que notre pays traverse une crise: l'industrie subit une dépression générale, les bilans de fin d'exercices montrent des diminutions sensibles; le nombre des sans-travail est plus considérable que jamais depuis 1896; les compagnies de chemins de fer voient leurs recettes diminuer considérablement; et les rapports des agences de commerce nous disent chaque semaine que le commerce ne va pas, et qu'on ne peut prévoir d'amélioration avant quelques mois. Mais il faut aussi admettre que notre pays n'est pas seul à la subir et comme le *"Financial News"* de Londres le fait remarquer dans son édition spéciale consacrée aux colonies et parue le 18 juin, les causes de la crise qui sévit au Canada ne peuvent lui être attribuées exclusivement.

M. C. B. Gordon, président de l'Association des Manufacturiers Canadiens, et l'hon. White, ministre des finances, ont bien reconnu tous deux ce fait économique à peu près universel, et personne ne saurait être pessimiste au sujet de l'avenir de notre pays.

Le Canada emprunte beaucoup à l'étranger, il est tout naturel qu'il se ressente du moindre fait économique qui se produit sur le marché monétaire. Or, comme le rappelaient l'hon. White le 6 avril 1914, dans son discours sur le budget, et M. C. B. Gordon dans son discours-revue d'année prononcé le 8 juin à la convention annuelle de l'Association des Manufacturiers Canadiens, l'année dernière c'était la guerre des Balkans qui avait dérangé le marché monétaire; il faut quelques années pour que ce marché reprenne son aplomb. Mais la reprise s'était à peine fait sentir que la situation s'est de nouveau compromise, en Angleterre, par les troubles de l'Ulster, en France par la crise politique, en Italie par les troubles ouvriers, aux Etats-Unis par les difficultés du Mexique. Cette réunion de circonstances diverses ne pouvait avoir d'autre résultat que de désorganiser de nouveau le marché monétaire, et rendre plus difficile la position faite à notre pays.

C'est à tort qu'on accuse le Canada d'extravagance, puisqu'il emploie les fonds qu'il emprunte à donner une plus-value à ses richesses et partant à assurer à ses prêteurs des garanties, qu'aucun autre pays ne peut donner.

Le Canada s'est construit deux chemins de fer transcontinentaux pour relier l'est à l'ouest, en outre d'un grand nombre d'autres réseaux subsidiaires qui alimentent le réseau-chef. Et ces chemins de fer ont contribué à la fondation de nouveaux centres de population, à des cités et à des villes, qui elles-mêmes ont besoin d'emprunter pour s'organiser, se bâtir.

D'ailleurs il n'y a pas lieu de s'alarmer; aujourd'hui le Canada, beaucoup plus développé qu'en 1850, emprunte proportionnellement moins que durant les dix ans entre 1850 et 1860. C'est l'affirmation que faisait le professeur Adam Short, un économiste canadien, devant la Société Royale du Canada, à Montréal, au commencement de juin, et il cite des chiffres à l'appui de son avancé. Que les conditions économiques et sociales au Canada aient été changées par l'afflux d'un capital considérable, personne ne saurait le nier, et c'est ce que le professeur Short démontra dans sa conférence devant la Société Royale du Canada.

On a emprunté pour dépenser dans la construction des chemins de fer. De ce chef il est résulté une plus grande demande de main d'oeuvre, de matériaux et d'outillages de construction. Les matériaux et les outillages ont dû être fournis partie par l'étranger, partie par l'industrie nationale. Ce qui est venu de l'étranger a augmenté l'importation, tandis que ce qui a été fourni par l'industrie nationale a diminué l'exportation, tout en donnant une plus forte impulsion à l'emploi de la main d'oeuvre. D'autre part la dépense et l'activité industrielle ont stimulé tout à la fois le commerce et l'industrie dans les cités et villes. Les profits et les salaires ont augmenté en proportion. La hausse des salaires a attiré l'immigration des industriels et des ouvriers. Et c'est ainsi qu'on a vu se changer, grâce au capital, les conditions économiques du pays.

Mais à côté de ces bons résultats nous ne saurions nier que cet état de choses a eu des résultats plus fâcheux, et M. Short nous les fait voir.

Un de ces premiers fâcheux effets, de la hausse des revenus et de l'augmentation de la population, a été l'augmentation parallèle de la demande de moyens d'existence plus variés. Les moyens d'existence consistent partie

en produits indigènes, et partie en produits importés. Les produits indigènes étant manufacturés à un coût plus élevé à la suite de la hausse des salaires et de l'augmentation des outillages, le prix de ces produits tend à s'élever, plus que le prix de produits manufacturés dans des conditions différentes. L'effet de ce changement a été de faire monter le coût de la vie, et M. Short le constate bien. Ainsi on a vu hausser le prix des articles de première nécessité produits au Canada, comme le pain, la viande, les produits laitiers, les oeufs, les fruits, les légumes, le loyer, le chauffage, les amusements, les impôts et le coût de l'administration générale. Par contre les articles venant de l'étranger, comme les tissus, les machines, les articles métalliques, les épiceries, le sucre, le thé, le café, le riz, etc., se vendaient meilleur marché, il est vrai, mais arrivés au Canada le coût de leur distribution absorbait l'épargne faite sur le prix. C'est ainsi que les conditions sociales ont été à leur tour affectées par l'afflux du capital dans notre pays.

Le Canada est à cette période critique où, après avoir joui d'une prospérité inouïe, s'est vu refuser ses nouvelles demandes d'emprunt, non pas parce qu'il a perdu de son crédit, mais parce que les conditions du marché monétaire international ont été changées.

La crise produira toutefois de bons effets, qui déjà se font sentir.

Avec la dépression industrielle les importations ont diminué; c'est autant que notre pays n'a pas acheté à l'étranger et les rapports du département du commerce pour les mois d'avril et de mai, démontrent que le chiffre des importations a été beaucoup moins considérables ces deux mois-là.

Toutefois comme le disait récemment le professeur Mavor de l'Université de Toronto il n'est rien d'alarmant dans la situation actuelle du Canada. Et récemment à Londres l'hon. G. H. Perley, ministre du gouvernement Borden et Sir William Van Horne assuraient aux capitalistes anglais qu'avant peu notre pays reverra des jours [redacted]

Et la crise aura eu de bons effets. M. Horne Payne parlant à Londres devant le British Empire Trust le disait. Il a constaté qu'à cause de la crise financière on s'est ressaisi au Canada et qu'on dépense moins. On va s'habituer à l'économie et à la prudence en empruntant, et on s'habituera à ne dépenser que lorsqu'on aura l'argent voulu. Et M. Payne assurait qu'en agissant ainsi avant peu d'années on reverra le Canada en plein développement et en pleine prospérité.

Des gerbes de renseignements sur notre pays, montrant ses progrès et ses richesses

Pour mettre plus en lumière la situation économique de notre pays, nous avons cru intéressant de faire une revue de la situation au Canada au début de 1914: ainsi ce sera comme un bilan de nos affaires nationales. Nous empruntons une de ces renseignements à "5000 *Facts about Canada*" compilés par M. Frank Yeigh, qui est passé maître ès-statistiques.

LA SUPERFICIE DU CANADA.

Le Canada est grand comme un tiers de l'empire britannique.

Le Canada est plus grand que les Etats-Unis, y compris l'Alaska, de 111,992 milles carrés. (Superficie du Canada, 3,729,665 milles carrés; celle des Etats-Unis et l'Alaska, 3,617,673).

Le Canada est grand comme 30 Royaume-Unis, et 18 Allemagnes. Il est aussi grand que l'Europe, 18 fois plus que la France, et 33 fois plus que l'Italie.

Le Canada a une population de deux habitants par mille carré; les Etats-Unis 25, l'Angleterre et le pays de Galles, 558; l'Empire Britannique (sans l'Inde), 4.

Le Canada est borné par trois océans, sa ligne de côtes est de 13,000 milles, à peu près la longueur de la moitié de la circonférence de la terre.

La superficie de chacune des provinces du Canada est de 357,600 milles carrés pour la Colombie Anglaise; 255,540, pour l'Alberta; 250,650 pour la Saskatchewan; 251,832 pour le Manitoba; 407,252 pour l'Ontario; 706,834 pour Québec; 27,985 pour le Nouveau-Brunswick; 21,428, pour la Nouvelle-Ecosse; 2,184 pour l'Ile du Prince-Edouard.

LA POPULATION DU CANADA.

Le Canada au 31 mars 1913 avait une population approximative de 7,758,000.

Le Canada a la même population que les Etats-Unis en 1813.

Le Canada a vu sa population augmenter de 34 pour cent en dix ans, et les Etats-Unis de 24.

Le Canada a 716,937 habitants employés dans l'agriculture; 277,755 dans les industries domestiques et personnelles; 25,054 dans les pêcheries; 17,113 dans l'industrie du bois; 389,873 dans l'industrie manufacturière, 36,908 dans les mines; 4,413 dans diverses branches; 94,639 dans les professions; 284,236 dans le commerce et dans les transports.

Le Canada a une population composée d'habitants d'origine anglaise, écossaise, irlandaise, française, allemande, autrichienne, japonaise, chinoise, hindoue, de juifs, et de 106,490 sauvages.

Le Canada a 2,754,615 de ses habitants aux Etats-Unis. L'élément anglais est en majorité dans chacune des principales villes du Canada, sauf Montréal et Québec.

Montréal a la population française la plus importante, soit environ 300,000; Toronto est la ville qui a la plus grosse population d'origine germanique. C'est à Montréal qu'il y a plus d'Italiens et d'Israélites.

L'AGRICULTURE DU CANADA.

Grains et céréales.

En 1913 on a évalué à $552,771,550 les 35,375,000 d'âcres de récoltés.

Le blé a produit 231,717,000 minots, dans 11,015,000 acres de terre. La récolte totale de 1913 s'est évaluée à $156,462,000.

L'avoine a produit 404,669,000 minots dans 10,434,000 acres; la récolte fut évaluée à $128,893,000.

L'orge a produit 48,319,000 minots dans 1,610,000 d'acres, et a rapporté $20,144,000.

Les moulins du Canada ont une capacité de 121,306 barils de farine par jour.

Le Canada est une des grandes corbeilles à pain de l'univers.

Le Canada a exporté 4,478,043 barils de farine, évaluée à $19,970,669.

Le Canada en 1871 produisait moins que 5 barils de blé par tête, et en 1912 il en produisait 27.

Le Canada vend les deux tiers de ses récoltes ou de ses produits.

Produits laitiers.

Le Canada a exporté en 1913 pour $21,714,153 de produits laitiers, soit en fromage, beurre, crème, lait frais et condensé, et en caséine.

Le Canada a distribué $69,460 en bonus aux crèmeries ayant des compartiments frigorifiques.

Le Canada a exporté de 1880 à 1913 pour $442,000,000 de fromage et $66,000,000 de beurre.

Le Canada consomme pour $3,000,000 de produits laitiers par année.

En 1913 le Canada a importé 7,889,269 livres de beurre de la Nouvelle-Zélande surtout.

[illegible]

Le Canada a vendu à l'étranger en 1912-13 pour $4,047,306 de pommes.

Bétail et animaux de fermes.

Au 30 juin 1913 le Canada avait 2,535,800 chevaux, 2,646,000 vaches laitières; 4,183,000 têtes d'autre bétail, 2,141,000 moutons, 3,073,000 porcs.

Le Canada a exporté pour $44,784,543 d'animaux et de leurs produits: c'est l'exportation la moins considérable depuis dix ans.

En novembre et décembre 1913, après la mise en vigueur du nouveau tarif américain, le Canada a exporté aux Etats-Unis 35,000 têtes de bétail vivant et 6,000,000 de livres de viandes préparées.

LES DOUANES DU CANADA.

Les douanes des douzeprincipales villes du Canada ont rapporté en 1913:

	1911-12	1912-13.
Montréal	$19,955,539.75	$25,658,506.69
Toronto	15,376,815.27	[illegible]
Winnipeg	8,057,927.43	11,078,565.06
Vancouver	7,231,633.16	[illegible]
Hamilton	2,519,980.39	3,510,395.63
Halifax	2,117,107.99	2,197,833.74
Windsor	2,098,434.76	[illegible]
Windsor	2,096,434.76	[illegible]
Victoria	1,965,905.23	2,619,470.69
Calgary	1,833,061.99	2,801,171.91
Québec	1,759,817.18	[illegible]
Fort William	1,549,712.54	[illegible]
Ottawa	1,474,558.40	1,819,163.87

LES FINANCES DU CANADA.

Les économies des Canadiens étaient en 1913: en dépôts de banques $1,081,165,465; en prêts aux sociétés de prêts et de construction de $33,235,992; soit un total de $1,114,301,457 ou $150 par tête.

Le Canada a emprunté de l'étranger plus que jamais en 1913, soit $351,406,637, ce qui représente 27.6 pour cent en Angleterre; 14.43 pour cent aux Etats-Unis; 12.97 pour cent au Canada.

De 1911 à 1913 le chiffre des capitaux américains investis au Canada a augmenté de $417,009,000 à $600,000,000.

Au 1 janvier 1913, 175 compagnies américaines se sont établies au Canada, investissant un capital de $279,000,000.

Le revenu du Canada en 1913 jusqu'au 31 mars 1914 est d'environ $163,000,000, soit moins de 6 millions qu'en 1912-13. Cette diminution est due à la crise financière.

Voici un tableau fourni par le ministre des finances des revenus du Canada par mois en 1912-13 et en 1913-14:

	[redacted]	1913-14.
Avril	$11,019,446.77	$12,146,446.78
Mai	[redacted]	14,816,918.33
Juin	13,181,946.75	14,304,216.35
Juillet	14,619,307.33	13,811,914.36
Août	14,445,849.43	14,547,853.30
Septembre	14,475,483.56	13,849,856.36
Octobre	14,756,946.73	14,235,596.16
Novembre	14,397,778.30	13,536,961.32
Décembre	14,142,180.59	12,931,466.77
Janvier	13,443,378.30	11,590,752.30
Février	[redacted]	9,696,130.91
Mars	14,373,331.40	11,683,901.97

Les dépenses en 1914 atteindront $126,000,000, soit 15 millions de plus qu'en 1913, augmentation dues aux appropriations considérables votées au cours de la dernière [redacted]

Le surplus des revenus sur les dépenses sera de $36,-500,000; en 1913 il était de 56 millions.

La dette du Canada a été comme suit depuis 1911:

	Dette totale	*Rev. total*	*Dette nette.*
1911	$474,941,487	$134,899,435	$340,042,052
1912	508,338,591	168,419,131	339,919,460
1913	483,232,555	168,930,929	314,301,625

La tête représente environ $41 par tête.

Le Canada a émis pour $39,749,000 en billets de banques en 1912-13.

L'Hôtel de la Monnaie a frappé $3,000,000 en 1912-13 et $8,996,158 en cinq ans.

En 1906 on comptait 36 banques à chartes; mais à la suite de la fusion de quelques unes et de la faillite d'autres, on en comptait 25 au 31 octobre 1913.

Quinze banques canadiennes gagnent 8.8 pour cent sur le capital employé.

L'impôt fédéral au Canada est le plus élevé dans le monde: les Canadiens sont plus lourdement taxés par tête à cause de la dette nationale que ne le sont les habitants de la Grande Bretagne, des Etats-Unis ou ceux d'aucun autre pays; l'impôt fédéral est au Canada de $23 par tête sur un revenu de $168,000,000, aux Etats-Unis il est de $9; en Grande-Bretagne de $18 et en France de $23.

D'après Sir George Parish, de 1907 à 1913 l'Angleterre a prêté au Canada $1,120,000,000, en outre de ce qui a été employé comme capital privé pour l'achat de terres, ou autres placements personnels.

Aucune colonie ou pays étranger n'a été capable d'emprunter à un taux aussi peu élevé que le Canada a emprunté.

Le Canada paie environ $37,000,000 par année sur les divers emprunts qu'il a contractés tant aux Etats-Unis qu'en Europe.

LES PECHERIES DU CANADA.

Le Canada possède les eaux les plus poissonneuses du [redacted]

La superficie des pêcheries du Canada comprend 5,000 milles dans l'Atlantique, 7000 milles dans le Pacifique, et 220,000 milles en eau douce.

En 1912-13 le Canada a vendu pour $33,389,464 de poisson.

De 1870 à 1913 le Canada a vendu pour $830,387,061 de poisson.

En 1912-13 le Canada a exporté pour $16,336,721 de [redacted]

Depuis 1882 le Canada a payé en prime à l'industrie de la pêche $4,900,200.37.

Les outillages de pêche au Canada sont évalués à [redacted]

La flotte de pêche du Canada se compose de 1,862 vaisseaux; de 34,501 chaloupes, et de 331 bateaux à moteur.

L'IMMIGRATION AU CANADA.

De 1896 à 1913 le nombre des immigrants a été de 2,643,196.

L'immigration au Canada de 1900 à 1913 représente 46 nationalités différentes.

Le Canada reçoit 400,000 immigrants par an; le pays paie pour les avoir $1,299,954, soit environ $3,55 par tête; ils dépensent environ $60,000,000 par an en nourriture; et ils gagnent $100,000,000, d'après M Obed Smith, du service de l'Immigration.

De 1,617,000 immigrants entrés au Canada en 10 ans, 5,900 ont été déportés.

Le nombre des immigrants refusés de 1902 à 1913 est de 7,256.

Voici un tableau montrant le mouvement de l'immigration de 1896-97 à 1912-13.

Années	*Anglais*	*Etrangers*	*E. U.*	*Total*
1896-7	[redacted]	7,921	2,412	21,716
1897-8	11,173	11,608	9,119	31,900
1898-9	[redacted]	21,938	11,945	44,543
1899-1900 . .	5,141	10,211	8,543	23,895
1900-1	11,810	19,352	17,987	49,149
1901-2	17,259	23,732	26,388	67,379
1902-3	41,792	37,099	49,473	128,364
1903-4	50,374	34,785	45,171	130,330
1904-5	[redacted]	37,255	43,652	146,266
1905-6	86,796	44,349	57,919	189,064
1906-7 (9 ms)	55,791	34,217	34,659	124,667
1907-8	120,182	83,975	58,312	262,469

1908-9	58,901	34,175	50,830	146,908
1909-10	59,790	45,206	105,798	208,794
1910-11	123,013	66,624	121,451	311,084
1911-12	138,121	82,406	133,710	354,237
1912-13	150,542	112,881	139,009	402,432
	1,012,007	705,263	923,146	2,642,196

LES ASSURANCES AU CANADA.

Assurances-incendie.

Le total des recettes en primes en 1913 est de $25,-106,907; le total des risques en vigueur $3,097,048,026; pertes payées en 1913, $13,992,102; il faut remarquer que les pertes payées par les assurances-feu ne représentent qu'environ 50 pour cent des ravages causés par les incendies. Le Canada paie plus par tête qu'aucun pays du monde pour le feu; la moyenne est de $2.40 par tête. Les Etats-Unis ne paient que $2.

C'est le Canada qui possède la plus grosse police d'assurance du monde, c'est celle du Pacifique Canadien qui est de $100,000,000.

De 1869 à 1913 inclusivement, c'est-à-dire pendant quarante quatre ans, les compagnies d'assurance ont perçu en primes et payé des pertes en Canada dans les proportions ci-dessous:

	Primes reçues	*Pertes payées.*
Compagnies canadiennes . .	$ 81,706,778	$ 51,590,419
Compagnies anglaises . . .	225,693,037	146,758,760
Compagnies étrangères . .	61,020,265	35,257,882

Assurances-vie.

Au 31 décembre 1912, 34 compagnies avaient émis $1,070,255,060 en polices.

Le Canada possède 148 compagnies d'assurance-vie.

Vingt-huit compagnies canadiennes, quinze compagnies anglaises et seize compagnies américaines font affaires au [redacted]

Les vingt-huit compagnies avaient $5,063,409 en primes; elles ont payé $2,664,977; les compagnies anglaises avaient $12,992,125, et ont payé $6,319,064; les compagnies américaines et autres avaient $6,038,984, et ont payé $3,069,756.

LES TRAVAILLEURS AU CANADA.

Le Congrès des Métiers et du Travail du Canada compte environ 100,000 membres, et a augmenté de 15,000 en une année.

Le Canada a eu 1,319 grèves en 12 ans, de 1901 à 1912, affectant 319,000 hommes, et ayant coûté $18,000,000, et représentant neuf millions de jours de travail.

En 1912 on compte 150 grèves et "lockouts", 99 en 1911.

Les accidents du travail en 1912 ont tué 1,220 ouvriers, et blessé 3,790

Le Canada a 1,300,000 salariés, dont 12 pour cent sont [redacted]

Le nombre des membres de l'union a augmenté de 133,132 qu'il était en 1911 à 160,120 en 1912.

On compte 146 unions internationales dans l'Amérique du Nord; 99 ont des succursales au Canada.

Les organisations ouvrières canadiennes ont 217 conseils, avec 15,616; il y a aussi 28 associations indépendantes, dont 16 ont 8,115 membres.

On évalue à 200,000 le nombre des ouvrières au Canada.

L'INDUSTRIE AU CANADA.

Le Canada possède 300 industries différentes, qui font vivre les deux-tiers de la population.

De 1901 à 1911 l'industrie s'est développée au Canada comme jamais auparavant.

En 1912-1914 le Canada a exporté des produits manufacturiers pour $57,443,452, soit une augmentation de $13,750,644 sur l'exercice précédent.

Voici un tableau du développement industriel au Canada en dix ans:

	1900	1910	Aug. %
Établissements industriels	14,650	19,218	31
Capital	446,916,487	1,247,583,609	179
Salaires	89,573,204	197,228,701	120
Matériaux	266,527,858	601,509,018	109
Produits	481,053,375	1,165,975,639	1[illegible]3

Voici maintenant par ordre d'importance les villes industrielles principales du Canada, avec le chiffre de la valeur des produits manufacturés d'après le recensement en 1910:

Montréal, $195,177,563, Toronto, $154,306,948; Hamilton, $55,125,946; Winnipeg, $39,400,608; Ottawa, $30,924,340; Quebec, $17,149,385; London, $16,273,979; Brantford, $15,866,229; Vancouver, $15,070,105; Halifax, $12,140,400; Windsor, $12,113,279; Berlin, $12,078,783; Peterborough, $10,633,119; St. John, $10,081,667; Sydney, $9,295,017; Sault, $7,842,385; Calgary, $7,751,011; Guelph, $7,222,236; Hull, $7,258, 361; St. Catherines, $6,024,317.

Il n'est pas exagéré de dire que de 1910 à 1913, année où la dépression a commencé à se faire sentir l'augmentation a été encore très sensible.

LA MARINE ET LES CANAUX DU CANADA.

En 1913 le nombre des navires venus au Canada et partis du Canada a été de 276,273, représentant un tonnage de $131,494,496.

Le Canada a 47,490 hommes et garçons engagés dans la marine marchande.

Le Canada a monté de la dixième à la neuvième place parmi les nations maritimes en 1913.

Seulement 10 pour cent du commerce étranger du Canada est transporté dans les navires canadiens; le reste l'est dans des navires anglais ou étrangers.

En 1913-14 le Canada paya en subventions aux navires pour la poste océanique $1,916,934.

Le trafic des canaux du Canada a été plus considérable en 1913; il a atteint 51,319,426 tonnes de fret.

Le trafic du Soo en 1913 a été de 42,696,143 tonnes, dont la moitié par le canal canadien; celui du canal Welland, de 3,000,000 de tonnes en 1913; les canaux du St-Laurent ont transporté 4,000,000 de tonnes en 1913. Le trafic du Soo est deux fois celui du canal de Suez.

LA DEFENSE DU CANADA.

Pour sa défense le Canada a une milice de 72,230 hommes, et 14,494 chevaux, soit 3,520 réguliers et 68,170 volontaires. On compte 20,000 "boy scouts" et 36,000 cadets.

Les estimés pour la milice en 1914-15 vont atteindre $14,000,000: la milice coûte environ $1.60 à chaque citoyen et la défense navale environ 54 centins.

La police à cheval du Nord-Ouest compte 763 hommes, 572 chevaux.

LES MINES DU CANADA.

En 1912 la production minérale du Canada a été évaluée à $135,048,296.

Les mines de charbon du Canada équivalent à 1,234,-269,310,000 tonnes métriques, de 2,240 livres, et couvrent une superficie de 109,168 milles carrés.

L'industrie sidérurgique du Canada en 1913 se détaille comme suit: fer en gueuse, 1,050,000 de tonnes; lingots d'aciers, 1,040,000 tonnes; rails d'acier, 500,000 de tonnes.

De 1900 à 1910 la valeur de la production minière du Canada a augmenté de $47,956,863 à $122,004,932.

En dix ans, de 1900 à 1910, la production du charbon au Canada a augmenté de 5,331,675 tonnes à 13,139,636 tonnes. Le Canada a consommé en 1910, 20,676,199 tonnes. Il achète surtout des Etats-Unis.

En 1900 le Canada avait 1,379 mines en opération et 2,232 en 1910.

LES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Au 30 juin 1913 le Canada avait 33,293 milles de chemins de fer, avec les embranchements.

Voici maintenant une comparaison entre le réseau canadien et celui des grandes nations du monde:

	[redacted]
Etats-Unis	246,883
Russie	41,888
Allemagne	[redacted]
Indes Anglaises	[redacted]
Canada	33,293
Autriche-Hongrie	[redacted]
France	25,017
Royaume-Uni	23,417
République Argentine	[redacted]

Voici maintenant comment se divise le réseau canadien par provinces de l'Est à l'ouest.

	milles
Nouveau-Brunswick	1,544
Nouvelle-Ecosse	1,359
Ile du Prince Edouard	279
Québec	3,986
Ontario	8,999
Manitoba	3,998
Saskatchewan	4,650
Alberta	2,312
Colombie Britannique	1,950
Yukon	101

La capitalisation des chemins de fer en exploitation est de $1,369,992,574, dont $729,374,516 d'actions et $640-618,058 d'obligations; mais si l'on ajoute le capital investi dans la construction de lignes nouvelles non encore terminées, le total ressort à $1,548,256,796. Sur le capital-actions, $421,072,361 sont considérés comme payant des dividendes, qui ont été en 1912-13 de $27,233,373, soit 6.45 pour cent; cependant le revenu n'est plus que de 3.73 pour cent si le calcul est fait sur tout le capital engagé.

Les chemins de fer ont été aidés à la fois par le gouvernement fédéral, par les provinces et les municipalités. L'ensemble des subventions qu'ils ont ainsi reçues s'élève à $217,830,158, soit $163,251,469 du Gouvernement fédéral, $36,500,016 des provinces et $18,078,673 des municipalités. En outre de ces subsides, ils ont l'octroi de terres considérables en bordure de leurs voies ferrées. Le Gouvernement fédéral leur a ainsi donné 31,864,074 acres et les provinces 11,697,375 acres, soit au total 43,561,449 acres, un peu plus que la superficie de la province du Manitoba avant l'agrandissement dont elle vient d'être l'objet l'année dernière. Enfin le Gouvernement fédéral et les Provinces

ont donné leur garantie relativement aux emprunts des chemins de fer, afin de faciliter le placement de leurs obligations; ceux-ci ont donc profité du crédit de l'état et de ses provinces et ont pu obtenir ainsi de meilleures conditions. Cette garantie s'élevait en 1913 à $274,960,374, soit $95,486,590 par le Gouvernement Fédéral et $179,473,784 par les Provinces. Parmi celles-ci, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie Britannique ont donné à elles seules plus de la moitié de cette énorme caution.

Les recettes brutes des chemins de fer se sont élevées pendant l'année statuaire 1912-13 à $256,702,703.32 contre $182,011,690.33 de frais d'exploitation. Il en résulte une différence de $74,691,012.99, qui semblerait à prime abord constituer le bénéfice net des compagnies, mais il y a lieu de faire de ce montant certaines déductions relatives aux taxes, à la location de lignes étrangères, à l'intérêt de la dette consolidée, etc., et d'y ajouter par contre les revenus d'exploitation au-delà de la frontière. Le bénéfice net réel se trouve donc ramené à la somme de $59,597,011.72, dont il a été disposé de la façon suivante:

Dividende aux actions ordinaires	$19,598,875.00
Dividende aux actions privilégiées	14,071,686.62
Additions au matériel et améliorations	103,709.15
Fonds de réserve	7,521.89
Divers	218,341.16
Balance au crédit de Profits et Pertes	25,596,878.90
	$59,597,011.72

Afin de mieux montrer la marche ascendante de l'exploitation, nous publions ci-dessous un tableau enregistrant de 5 ans en 5 ans, depuis 1875, les recttes brutes, les frais généraux d'exploitation et le pourcentage qui ressort de l'opposition de ces deux éléments:

Années	*Recettes brutes*	*Frais d'exploitation*	*Pourcentage*
1875	$ 19,470,539	$ 15,075,528	81,1
1880	23,561,447	16,840,705	71
1885	32,227,469	24,015,851	74,5
1890	46,843,826	32,913,250	70,2
1895	46,785,486	32,749,663	69,9
1900	70,740,270	47,699,798	67,4
1905	106,467,198	79,977,579	75,2
1910	173,956,217	120,405,440	69,2
1913	256,702,703	182,011,690	70,9

En 1913 les recettes brutes se sont réparties comme suit: Service des voyageurs $74,431,994 ou 28.99 pour cent du total; Service du frêt $177,089,372 ou 68.99 pour cent; Privilèges de gares et de trains $1,566,790 ou 0,61 pour cent; Télégraphes, locations et autres revenus $3,614,615 ou 1.41 pour cent.

Le nombre de passagers transportés a été de 46,230,765 contre 41,124,181 en 1912. La moyenne d'un nombre des voitures a été de 5.6 par convoi, toutes classes comprises. Le parcours des trains de voyageurs a été de 45,652,365 milles; la moyenne du parcours de chaque voyageur ressort à 71 milles. Les recettes provenant directement de la vente des billets ont atteint $64,441,429, la moyenne par voyageur étant de $1.39.

Le mouvement des marchandises a été de 106,992,710 tonnes contre 89,444,331 en 1912.

La moyenne du pieds de marchandises a été de 342 par convoi et de 17.01 tonnes par wagon. La moyenne des wagons chargés a été de 18. Le parcours des trains chargés a été de 1,211,706,492 milles. La moyenne du parcours effectué par les marchandises est de 216 milles. Les recettes brutes du frêt proprement dit, ont atteint $174,684,640; leur moyenne à la tonne ressort à $1.63 la moyenne de recettes brutes par mille de voie ferrée ressort à $6,040.03.

Le personnel des chemins de fer est de 178,652 personnes. Leur salaire d'ensemble est de $115,749,825.10 soit 45 pour cent de recettes brutes et 63.59 pour cent des frais d'exploitation.

Voici le nombre du personnel employé à chaque service et le total qui leur est attribué:

Voies et structures	55,339	$29,195,363
Matériel	32,679	22,534,072
Dépenses du trafic	3,472	2,209,984
Administration des transports	67,676	54,170,518
Dépenses générales	16,797	7,577,702
Divers	28	18,066
	178,652	$115,749,825

Enfin nous donnons ci-dessous les salaires moyens journaliers attribués au personnel des différents grades:

Officiers supérieurs	$12.96
Autres officiers	5.00
Commis de bureau	2.03
Chefs de gare	2.60
Autres employés de gare	1.90
Mécaniciens	4.88
Chauffeurs	3.02
Chefs de train	3.85
Aiguilleurs et gardiens	2.02
Télégraphistes	2.51

Les salaires du personnel ont dû être relevés d'année en année, la principale raison de ce relèvement étant l'augmentation incessante du coût de l'existence.

LES TELEGRAPHES ET TELEPHONES AU CANADA.

Au 30 juin 1912, le Canada avait 683 compagnies de téléphone. Le capital investi était de $46,276,851.

Les recettes brutes ont été de $12,373,626; les recettes nettes $3,178,937. Les frais d'opération représentent 74,0 pour cent des recettes brutes.

Il y avait 889,512 milles de réseau téléphonique; 370,880 téléphones en opération, soit un pour 8 habitants; on comptait 12,733 employés, qui recevaient $2,659,641.

Le Pacifique Canadien possède plus de 15,000 milles de poteaux télégraphiques, et son réseau de fils de 125,700 milles.

La Great North Western Telegraph Co. a 10,000 milles de poteaux et 32,000 de fils.

Le Canada a 40 stations de télégraphie sans fil.

L'INDUSTRIE FORESTIERE DU CANADA.

Les produits de la forêt canadienne étaient évalués en 1912 à $161,802,049.

Le *Pulp and Paper Magazine* évalue comme suit le bois de pulpe du Canada par provinces:

	Acres	*Cordes*
Nouvelle Ecosse	5,000,000	24,000,000
Nouveau-Brunswick	20,000,000	100,000,000
Québec	60,000,000	600,000,000
Ontario	40,000,000	400,000,000
Colombie Anglaise	40,000,000	450,000,000
Terres du Dominion	100,000,000	450,000,000
	265,000,000	2,024,000,000

Le bois de construction coupé en 1912 se détaillait $20,374,833 pour l'épinette; $19,119,694 pour le pin blanc; $10,970,943 pour le sapin Douglass; $4,483,419 pour le sapin du Canada; $2,804,848 pour le cèdre.

LE COMMERCE DU CANADA.

Le commerce total du Canada en 1913-14:

	1912-13	1913-14
Exportations	$393,232,000	$455,437,224
Importations	692,032,000	618,328,874

Les exportations en 1913-1914 ont augmenté de $78,368,869 sur l'exercice précédent; et les importations ont diminué de $51,671,315.

Le Canada fait affaires avec 70 pays.

Pour l'exercice 1912-13 le commerce du Canada avec la France a été de $18,096,747, soit une augmentation de $4,087,336; soit $15,528,328 d'importation; et $2,564,602 d'exportations.

Pour le même exercice le commerce avec l'AP_.ma_gne représente $17,876,237, augmentation de $3,214,567 sur l'exercice précédent; importations $14 ?73,833, exportations $3,402,394.

On peut se faire une idée de l'expansion commerciale du Canada en dix ans par le tableau suivant:

Année finies. Déc. 31.	*Total import.*	*Total export.*
1902	$209,169,481	$219,062,938
1912	645,547,152	378,092,990

Année finies. Déc. 31.	*Compens. banq.*	*Douanes*
1902	$2,538,583,771	$ 34,550,435
1912	9,143,196,764	109,190,772

Le commerce avec l'Angleterre.

Pour l'exercice 1913-44 le commerce du Canada avec le Royaume-Uni se détaille $131,942,763, en importations, soit $6,706,666 de moins qu'en 1912-1913, et $222,?22,766 en exportations, soit une augmentation de $44,340,?64.

Le commerce avec les Etats-Unis.

Le Canada en 1913-14 importe $410,786,091 des Etats-Unis, soit une diminution de $30,369,764, et a exporté aux Etats-Unis $200,459,373, une augmentation de $33,348,991.

En 1913-14 après la mise en vigueur du nouveau tarif américain favorable au Canada, notre pays a exporté pour $6,519,102 d'animaux; du son pour $1,509,595; de l'avoine pour $6,802,403 et du blé pour $6,891,624.

LES FORCES HYDRAULIQUES DU CANADA.

Le Canada possède un chiffre plus considérable de forces hydrauliques qu'aucun autre pays et deux fois plus que les Etats-Unis.

Les 16,000,000 chevaux-vapeur du Canada équivalent à la production annuelle de 367,000,000 de tonnes de charbon.

QUELQUES AVANTAGES QU'ON TROUVE AU CANADA.

Toutes les sortes de climats entre la latitude 49 et l'arctique.

Toutes sortes de richesses naturelles.

Toutes sortes de richesses minérales.

Tout : sortes de matières premières propres à l'industrie.

Tout : sortes de céréales.

Une série incomparable de voies d'eau intérieures.

C'est e Canada qui vend son blé le plus cher.

Au C ada on jouit de la plus entière liberté religieuse.

Le Ca ada a été fondé par les deux plus grandes nations du mor e: la France et l'Angleterre.

CE Q 'EST DEVENU LE CANADA DEPUIS LA CONFEDERATION.

On célèbrera en septembre 1914 le centième anniversaire de a naissance de Sir Georges Etienne Cartier, qui fut le fondateur de la Confédération canadienne.

Depuis 1867, année de l'entrée en vigueur de la nouvelle constitution:

Le Canada est devenu une nation et une puissance sur ce continent;

Le Canada est devenu la première des colonies anglaises;

Le Canada a établi sa propre autonomie, et a assuré le parfait fonctionnement de la constitution anglaise;

Le Canada a obtenu le droit de négocier ses traités avec les nations étrangères.



L'Immeuble de la Chambre de Commerce



Cette illustration représente la bâtisse que la Chambre de Commerce a acquise en 1909 du gouvernement provincial. Elle fut construite en 1808, et fut tour-à-tour la propriété de la Succession Ross, de l'ancien maire Peter McGill, du gouvernement fédéral, puis du gouvernement provincial, de qui la Chambre l'a acheté.

Cet édifice est un des plus anciens de notre cité, et il est du vieux style toscan, et c'est un des rares modèles qu'on retrouve à Montréal.

En 1845 l'hon. Peter McGill loua sa propriété au gouvernement du Canada et le loyer fut de £133-6-8 pour partie de 1844, £200 pour 1845 et 1846 et £66-13-4 pour partie de 1847.

Dans le cours de l'année 1847, le 25 février, la propriété fut vendue par M. McGill au gouvernement pour la somme de £5,000, soit $20,000.

A l'époque où le gouvernement du Canada était à Montréal, cet édifice était occupé par le département des Terres, et en 1867, il fut occupé par les bureaux du Chevalier Logan, le géologue provincial, qui l'employa aussi comme musée de géologie. Les anciens se rappellent ce temps-là.

Cette propriété du gouvernement du Canada fut vendue au gouvernement de la province de Québec par adjudication à l'enchère le 19 octobre 1881 pour la somme de $12,000.

Le 25 janvier 1906 la Chambre de Commerce loua l'édifice du gouvernement provincial et le bail comportait une promesse de vente.

Le 22 janvier 1906 la Chambre autorisait sa commission de la bâtisse à se prévaloir de la promesse de vente.

Le 25 février 1909 la Commission des finances autorise l'achat de la propriété.

Le 3 mars 1909 le Conseil ratifie cette décision de la Commission des finances.

Le 4 novembre 1909 fut signé le contrat de vente entre le gouvernement provincial et la Chambre de Commerce.

La propriété de la Chambre couvre une superficie de 8011 pieds dans le quartier des affaires, rue Saint-Gabriel, coin de la ruelle Fortification. Elle fait face au Champ de Mars; elle est à proximité du Palais de Justice et de l'Hôtel de Ville, des principales banques.